

**STRATEGI PENANGANAN ARUS MUDIK DAN BALIK DI
PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG KALIAN:
STUDI KASUS ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2025**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Diajukan oleh:

MERDIANSYAH ADYNATA

NPM. 2203076

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
2025**

**STRATEGI PENANGANAN ARUS MUDIK DAN BALIK DI
PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG KALIAN:
STUDI KASUS ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2025**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Diajukan oleh:

MERDIANSYAH ADYNATA

NPM. 22 03 076

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
2025**

HALAMAN PENGESAHAN
STRATEGI PENANGANAN ARUS MUDIK DAN BALIK DI
PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG KALIAN:
STUDI KASUS ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2025

Disusun dan Diajukan Oleh :

MERDIANSYAH ADYNATA
NPM. 2203076

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal 28 Juli 2025

Menyetujui,

Ketua Penguji

Sekretaris

Anggota

Chairul Insani Ilham, ATD.MM
NIP.19601215 198703 1 007

Dr.Eko Nugroho Widjtmoko, M.M.,
IPM., M.Mar.E
NIP. 19711221 200212 1 001

Desti Yuvita Sari, S.SI., M.Kom
NIP. 19921201 202203 2 009

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan, S.T., M.T.
NIP. 19730921 199703 1 002

PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB

Judul:

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : MERDIANSYAH ADYNATA
NPM : 2203076
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **Pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Strategi Penanganan Arus Mudik dan Balik di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian: Studi Kasus Angkutan Lebaran Tahun 2025”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah ini kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang
Alamat : Jl. Sabar Jaya No.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **Pihak II** selaku pemegang Hak Cipta berupa laporan tugas akhir mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama waktu yang tidak ditentukan.

Demikian surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana semestinya.

Pemegang Hak Cipta

Palembang, Agustus 2025

Pencipta

()

(MERDIANSYAH ADYNATA)

NPM 2203076

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MERDIANSYAH ADYNATA

NPM : 2203076

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**STRATEGI PENANGANAN ARUS MUDIK DAN BALIK DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN TANJUNG KALIAN : STUDI KASUS ANGKUTAN
LEBARAN TAHUN 2025**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Juli 2025

Materai 10.000

(MERDIANSYAH ADYNATA)
NPM 2203076

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIATRISME

KATA PENGANTAR

Puji dan rasa syukur atas kehadiran Allah *subhanahu wa ta'ala*, tuhan Yang Maha Esa atas limpahan karunia yang begitu banyak, sehingga penulis berhasil menyelesaikan penelitian yang berjudul “STRATEGI PENANGANAN ARUS MUDIK DAN BALIK DI PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG KALIAN: STUDI KASUS ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2025” sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Penulisan Kertas Kerja Wajib ini merupakan salah satu implementasi dan pelaksanaan dari Praktik Kerja Lapangan (PKL) dan Magang yang telah dilaksanakan di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka dalam kaitannya dengan pengaplikasian dan teori yang direalisasikan selama mengikuti pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Kertas Kerja Wajib ini tidak terlepas dari semangat dan bantuan serta bimbingan dari banyak pihak. Antara lain:

1. Orang tua dan keluarga yang selalu mendukung baik finansial, semangat, dan doa untuk saya.
2. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M, M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Bapak Ferdinand Pusriansyah, S.H., M.Si selaku Dosen Pembimbing I yang telah membimbing dan memberikan arahan penulis mulai proposal judul KKW sampai penulisan KKW ini berlangsung.
5. Ibu Paulina M. Latuheru, M.M selaku Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib yang membimbing penulis untuk merancang, memberikan masukan, dan sabar dalam membimbing penulis untuk dapat menuangkan menjadi Kertas Kerja Wajib ini.
6. Bapak Ardhi Ekapaty selaku *General Manager* PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Bangka Belitung.

7. Pembimbing lapangan di Pelabuhan Tanjung Kalian, Kak Rahmad Syahputra Nasution, kakak-kakak dari staff Usaha dan Umum.
8. Kakak Alumni beserta staf pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bangka Belitung yang telah banyak membantu dalam pelaksanaan kegiatan PKL maupun magang.
9. Rekan satu angkatan XXXIII dan adik tingkat XXXIV dan XXXV, terima kasih atas bantuan dan doanya.
10. Semua pihak yang secara langsung ataupun tidak langsung terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, diharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun guna menjadi perbaikan kedepannya. Semoga Kertas Kerja Wajib (KKW) ini bermanfaat serta menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca.

Palembang, Juli 2025

MERDIANSYAH ADYNATA

NPM. 22 03 076

**Strategi Penanganan Arus Mudik Dan Balik Pelabuhan Penyeberangan
Tanjung Kalian : Studi Kasus Angkutan Lebaran Tahun 2025**

Merdiansyah Adynata (2203076)

Dibimbing Oleh: Ferdinand Pusriansyah, S.H., M.Si dan Paulina M.Latuheru, M.M

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka merupakan salah satu pelabuhan yang menangani angkutan Penyeberangan. Pada Pelabuhan Tanjung Kalian - Tanjung Api – Api memiliki jarak tempuh 30 mil dengan waktu tempuh 4 jam. Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa di lapangan terdapat beberapa permasalahan dalam Pelaksanaan Angkutan Lebaran Tahun 2025. Penelitian ini menggunakan metode Analisis *SWOT* untuk menentukan permasalahan apa saja dan usulan apa saja sebagai acuan yang harus di perkuat dalam pelaksanaan Angkutan Lebaran di Tahun yang akan datang.

Berdasarkan Hasil Analisis *SWOT* yang telah di laksanakan, Strategi penanganan yang di lakukan oleh Pihak PT. ASDP untuk menghadapi lonjakan penumpang dan kendaraan selama masa arus mudik dan balik sudah cukup efektif hanya saja perlu adanya peningkatan, perbaikan fasilitas, perekrutan tenaga kerja musiman, dan pengajuan perbantuan *bufferzone*, Untuk Meningkatkan efektivitas manajemen arus mudik dan balik di masa mendatang, Pengaktif-an dermaga Alternatif yang ada di Pelabuhan Tanjung Ular yang terkendala RTRW, dan penggunaan teknologi informasi dalam monitoring pelaporan arus secara *real time*.

Kata Kunci : Angkutan Lebaran, Peningkatan Fasilitas , Arus Mudik dan Balik

Handling Strategies for Homecoming and Return Traffic at Tanjung Kalian Ferry Port: A Case Study of the 2025 Eid Transportation

Merdiansyah Adynata (2203076)

Supervised by Ferdinand Pusriansyah, S.H., M.Si and Paulina M. Latuheru, M.M

ABSTRACT

Tanjung Kalian Ferry Port, managed by PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), Bangka Branch, is one of the ferry terminals handling crossing transportation services. The Tanjung Kalian–Tanjung Api-Api route covers a distance of 30 miles with a travel time of approximately 4 hours. Based on field observations and analysis, several issues were identified during the implementation of the 2025 Eid transportation operations. This research utilizes the SWOT Analysis method to determine the existing problems and provide recommendations as a reference for strengthening the management of Eid transportation in the following years.

Based on the SWOT analysis results, the strategies implemented by PT. ASDP to manage the surge of passengers and vehicles during the homecoming and return flow have proven to be fairly effective. However, improvements are still necessary, including upgrading port facilities, recruiting seasonal workers, and proposing support for a buffer zone. To further enhance the effectiveness of homecoming and return flow management in the future, activating the alternative pier at Tanjung Ular Port (currently hindered by spatial planning regulations), and integrating information technology for real-time traffic monitoring and reporting are highly recommended.

Keywords: Eid Transportation, Facility Improvement, Homecoming and Return Flow

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB	iii
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	4
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	7
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Landasan Teori	8
BAB III METODE PENELITIAN	14
A. Desain Penelitian	14
B. Teknik Pengumpulan Data	18
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	21
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	21
B. Analisis Data	57

C. Pembahasan	66
BAB V PENUTUP	69
A. KESIMPULAN	69
B. SARAN	70
DAFTAR PUSTAKA	72
LAMPIRAN	73
A. Dokumentasi Kegiatan	73

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	7
Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian	14
Tabel 3. 2 Form Pertanyaan bagi pengguna jasa	16
Tabel 4. 1 Batas Administrasi Bangka Belitung	22
Tabel 4. 2 <i>Ship Particulars</i> KMP. Belanak	23
Tabel 4. 3 <i>Ship Particulars</i> KMP. Madani	25
Tabel 4. 4 <i>Ship Particulars</i> KMP. Mutis	26
Tabel 4. 5 <i>Ship Particulars</i> KMP. Dharma Kartika I	28
Tabel 4. 6 <i>Ship Particulars</i> KMP. Dharma Kosala	29
Tabel 4. 7 <i>Ship Particulars</i> KMP. Dharma Santosa	30
Tabel 4. 8 <i>Ship Particulars</i> KMP. Dharma Kartika VIII	32
Tabel 4. 9 <i>Ship Particulars</i> KMP. Jembatan Musi I	33
Tabel 4. 10 <i>Ship Particulars</i> KMP. Adhi Swadarma III	34
Tabel 4. 11 <i>Ship Particulars</i> KMP. Andhika Nusantara	36
Tabel 4. 12 <i>Ship Particulars</i> KMP. Mutiara Pertiwi III	37
Tabel 4. 13 <i>Ship Particulars</i> KMP. Munic VII	38
Tabel 4. 14 <i>Ship Particulars</i> KMP. Munic XI	38
Tabel 4. 15 <i>Ship Particulars</i> KMP. Gunsa 8	39
Tabel 4. 16 <i>Ship Particulars</i> KMP. Garda Maritim 5	40
Tabel 4. 17 Teknis Kendaraan Motor (DAMRI)	42
Tabel 4. 18 Data Fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	44
Tabel 4. 19 Data Produktivitas 5 (lima) tahun terakhir	55
Tabel 4. 20 Produktivitas Angkutan Lebaran tahun 2025 (H-7 sampai H+7)	55
Tabel 4. 21 Analisis SWOT Pelabuhan Tanjung Kalian	61
Tabel 4. 22 Rumusan Strategi	61
Tabel 4. 23 Matriks SWOT	63
Tabel 4. 24 Skor Strategi Per Kuadran	67

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	18
Gambar 4. 1 Peta Bangka Belitung (2025)	21
Gambar 4. 2 Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	22
Gambar 4. 3 KMP. Belanak	23
Gambar 4. 4 KMP. Madani	25
Gambar 4. 5 KMP. Mutis	26
Gambar 4. 6 KMP. Dharma Kartika I	27
Gambar 4. 7 KMP. Dharma Kosala	29
Gambar 4. 8 KMP. Dharma Santosa	30
Gambar 4. 9 KMP. Dharma Kartika VIII	31
Gambar 4. 10 KMP. Jembatan Musi I	33
Gambar 4. 11 KMP. Adhi Swadarma	34
Gambar 4. 12 KMP. Andhika Nusantara	35
Gambar 4. 13 KMP. Mutiara Pertiwi III	37
Gambar 4. 14 KMP. Munic VII	38
Gambar 4. 15 KMP. Munic XI	39
Gambar 4. 16 KMP. Gunsa 8	39
Gambar 4. 17 KMP. Garda Maritim 5	40
Gambar 4. 18 Bus Damri	42
Gambar 4. 19 Gedung Terminal Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	44
Gambar 4. 20 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	45
Gambar 4. 21 Ruang Tunggu Penumpang ini berfungsi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal.	45
Gambar 4. 22 Area Parkir Siap Muat Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	46
Gambar 4. 23 Pos Pemeriksaan Tiket Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	46
Gambar 4. 24 Penampung Air Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	47
Gambar 4. 25 Toilet Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	47
Gambar 4. 26 <i>Toll Gate</i> Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	48
Gambar 4. 27 Jembatan Timbang	48
Gambar 4. 28 <i>Moveable Bridge</i> Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	49
Gambar 4. 29 <i>Trestle</i> Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	49
Gambar 4. 30 Rumah MB Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	50
Gambar 4. 31 <i>Bolder</i> Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	50
Gambar 4. 32 <i>Fender</i> Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian	51
Gambar 4. 33 <i>Catwalk</i> Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian.	51
Gambar 4. 34 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka	52

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan infrastruktur kunci dalam system transportasi laut yang mendukung arus barang, distribusi perdagangan, serta mobilitas manusia antar wilayah. Pelabuhan memiliki peran yang sangat vital dalam mendukung kelancaran arus barang dan penumpang, serta sebagai titik penghubung antar wilayah atau negara. Sebagai pusat kegiatan ekonomi dan transportasi, pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai tempat berlabuh kapal, tetapi juga sebagai tempat yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan penumpang.

Pelabuhan merupakan elemen utama dalam rantai logistik global, yang memungkinkan barang dan orang berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya, baik secara domestik maupun internasional. Namun, meskipun pelabuhan memiliki peranan yang sangat penting, dalam pelaksanaannya, berbagai kendala sering kali muncul, baik yang bersifat operasional, teknis, maupun administratif. Kendala-kendala tersebut dapat mencakup keterbatasan kapasitas.

Transportasi merupakan suatu kegiatan memindahkan barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Suatu bangsa akan menjadi besar dan makmur jika memiliki tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi baik pergerakan orang maupun barang dari satu negara ke bagian lainnya.

Kabupaten Bangka Barat merupakan salah satu Kabupaten pemekaran di provinsi Kepulauan Bangka Belitung dengan ibu kota Muntok. Kabupaten Bangka Barat memiliki luas 2.825,61 km². Pembangunan Kabupaten Bangka Barat juga berkembang pesat dengan adanya pelabuhan dan peningkatan jaringan transportasi jalan hal ini membuat Kabupaten Bangka Barat semakin terbuka dan terintegrasi. Provinsi Kepulauan Bangka Belitung terdapat 3 lintasan penyeberangan : Tanjung Kalian – Tanjung Api – Api, Sadai – Tanjung Ru dan Tanjung Rhu - Tanjung Nyato. Pelabuhan Tanjung Kalian – Tanjung Api memiliki jarak tempuh 30 mil.

Penanganan arus mudik dan arus balik di Pelabuhan Tanjung Kalian selama libur Lebaran tidak jarang dihadapkan pada tantangan yang signifikan. Tantangan tersebut meliputi peningkatan volume penumpang dan kendaraan yang memerlukan manajemen yang efektif untuk menghindari kemacetan, antrean panjang, hingga masalah keselamatan penumpang. Selain itu, pengelolaan fasilitas dan infrastruktur pelabuhan yang ada perlu dioptimalkan untuk mendukung kelancaran perjalanan, mulai dari proses pendaftaran tiket hingga proses bongkar muat kapal.

Mudik merupakan fenomena sosial yang rutin setiap tahun terjadi di tanah air. Mudik di sini di fahami sebagai liburan massal warga yang tinggal kota-kota besar di daerah asal mereka (desa atau kota-kota yang lebih kecil) (Hasina & Satyadharma, 2023)

Masalah infrastruktur yang belum memadai, kurangnya koordinasi antara pihak-pihak terkait, serta permasalahan dalam pengelolaan arus barang dan penumpang yang tidak efisien. Hal ini dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat dan memperburuk waktu tunggu, yang pada akhirnya berdampak pada kelancaran transportasi dan perekonomian. Selain itu, dalam menghadapi arus barang dan penumpang yang semakin meningkat, terutama pada periode puncak seperti musim mudik Lebaran, permasalahan kapasitas dan koordinasi semakin terlihat nyata. Pelabuhan yang semula dirancang dengan kapasitas tertentu harus beradaptasi dengan meningkatnya volume kegiatan transportasi, yang dapat menyebabkan terjadinya kemacetan, antrean panjang, serta menurunnya efisiensi operasional. seperti pada tahun 2023 Pelabuhan Tanjung Kalian pernah mengalami kemacetan selama 30 jam karena strategi penanggulangan tidak efektif. Oleh karena itu, penting untuk melakukan kajian terkait pelaksanaan kegiatan operasional pelabuhan, dengan tujuan untuk mengidentifikasi kendala yang terjadi dan mencari solusi terbaik guna meningkatkan efektivitas pengelolaan Pelabuhan.

Penanganan Angkutan Lebaran membutuhkan tahapan perencanaan, pengorganisasian serta monitoring secara khusus terutama yang harus dilaksanakan pada lokasi rawan (seperti rawan kemacetan, rawan kecelakaan, rawan terjadinya tindak criminal dan lain sebagainya). Dari aspek transportasi,

penanganan angkutan lebaran harus dilaksanakan secara terpadu sehingga seluruh sarana dan prasarana yang dimiliki mampu dipergunakan secara optimal dan maksimal dalam melayani pemudik. Persoalan Angkutan Lebaran bisa akan menjadi carut marut jika tidak ditangani dengan baik jika hanya melibatkan satu instansi saja (Kadarisman Dian Artanti Arubusman Dinar Dewi Kania, 2014)

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan dalam meningkatkan kualitas pengelolaan penanganan arus mudik dan arus balik di pelabuhan, khususnya pada periode puncak pada libur lebaran dan penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang membahas tentang “STRATEGI PENANGANAN ARUS MUDIK DAN BALIK DI PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG KALIAN: STUDI KASUS ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2025”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dibuat, maka penulis mengidentifikasi pokok permasalahan yang dapat dirumuskan, yaitu:

1. Bagaimana efektivitas strategi yang diterapkan oleh Pelabuhan Tanjung kalian dalam menangani lonjakan arus mudik dan balik selama libur Lebaran?
2. Apa saja kendala utama dalam pengelolaan arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung kalian, terutama terkait kapasitas infrastruktur dan prosedur operasional?
3. Strategi apa yang dapat diusulkan untuk meningkatkan manajemen arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung kalian agar lebih efektif dan efisien di masa mendatang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mengevaluasi efektivitas penanganan arus mudik dan arus balik di pelabuhan, khususnya pada periode libur Lebaran. Secara lebih rinci, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis efektivitas strategi yang diterapkan oleh Pelabuhan Tanjung Kalian dalam menangani lonjakan arus mudik dan balik selama libur Lebaran.
2. Mengidentifikasi kendala utama dalam pengelolaan arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung kalian, terutama yang berkaitan dengan kapasitas infrastruktur dan prosedur operasional.
3. Merumuskan strategi yang dapat diusulkan untuk meningkatkan manajemen arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung Kalian agar lebih efektif dan efisien di masa mendatang.

D. Batasan Masalah

Untuk mencegah terjadinya penyimpangan atau meluasnya fokus penelitian dari permasalahan yang sedang dibahas, penting untuk menetapkan batasan pada masalah yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Fokus pada penelitian pelabuhan tertentu
 Penelitian ini hanya akan fokus pada penanganan arus mudik dan arus balik di satu pelabuhan tertentu (Pelabuhan Tanjung Kalian), dan tidak akan mencakup semua pelabuhan yang ada di Seluruh Bangka Belitung. Penelitian ini akan menyoroti dinamika yang terjadi di pelabuhan tersebut selama periode libur Lebaran.
2. Periode waktu terbatas
 Penelitian ini akan membatasi pengumpulan data pada periode puncak arus mudik dan arus balik selama libur Lebaran dalam satu tahun tertentu, dengan mempertimbangkan musim mudik dan balik yaitu H-7 dan H+7 hari raya lebaran.
3. Fokus pada pengelolaan arus penumpang dan barang
 Penelitian ini hanya akan menganalisis pengelolaan arus mudik dan arus balik yang melibatkan penumpang dan barang di pelabuhan, dan tidak akan membahas secara rinci aspek lain seperti operasional kapal atau aspek administratif lainnya yang tidak langsung terkait dengan arus penumpang dan barang.

4. Kendala yang di hadapi dalam pengelolaan arus mudik dan arus balik
Penelitian ini akan membatasi analisis pada kendala yang terjadi dalam hal pengelolaan arus mudik dan arus balik di pelabuhan, termasuk kendala terkait kapasitas pelabuhan, infrastruktur, koordinasi antar pihak terkait, serta efektivitas sistem yang diterapkan dalam menghadapi lonjakan penumpang dan barang.
5. Solusi dan rekomendasi dalam konteks peningkatan efektivitas
Penelitian ini akan lebih menekankan pada solusi dan rekomendasi yang dapat meningkatkan efektivitas penanganan arus mudik dan arus balik di pelabuhan. Diperlukan strategi dan pengaturan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal dengan menyesuaikan permintaan (demand) penumpang di setiap pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, sehingga kepastian penumpang angkutan laut lebih terjamin dan tidak ada penumpang yang terlantar di pelabuhan

E. Manfaat Penelitian

1. Bagi Pengelola Pelabuhan dan Pihak terkait
Penelitian ini akan memberikan wawasan yang mendalam mengenai kendala-kendala yang terjadi dalam pengelolaan arus mudik dan arus balik di pelabuhan, serta bagaimana cara mengatasi masalah-masalah tersebut. Dengan demikian, hasil penelitian ini dapat digunakan oleh pengelola pelabuhan untuk merumuskan strategi yang lebih efektif dalam meningkatkan kinerja operasional pelabuhan, mengoptimalkan penggunaan fasilitas yang ada, serta memperbaiki koordinasi antar pihak terkait.
2. Bagi pemerintah dan pembuat kebijakan
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang berbasis data dan analisis, yang dapat digunakan oleh pemerintah dan pembuat kebijakan dalam merancang peraturan, kebijakan, dan langkah-langkah yang lebih tepat untuk menangani arus mudik dan arus balik di pelabuhan. Hal ini akan membantu dalam merancang kebijakan yang lebih efektif untuk mendukung kelancaran transportasi laut dan perekonomian wilayah.

3. Bagi masyarakat pengguna jasa transportasi

Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan manfaat langsung bagi masyarakat pengguna jasa transportasi laut, khususnya penumpang yang melakukan perjalanan selama arus mudik dan arus balik. Dengan perbaikan pengelolaan yang dihasilkan dari penelitian ini, diharapkan masyarakat dapat menikmati pelayanan transportasi yang lebih lancar, nyaman, dan aman, serta mengurangi waktu tunggu dan antrean yang sering terjadi pada periode puncak.

4. Bagi Pengembangan infrastruktur dan sistem transportasi laut

Penelitian ini akan memberikan pandangan mengenai kebutuhan peningkatan infrastruktur dan pengembangan sistem transportasi laut yang lebih baik di masa depan. Dengan hasil analisis yang ada, penelitian ini dapat menjadi dasar bagi perencanaan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan yang lebih memadai, serta pengembangan sistem operasional yang dapat mengakomodasi lonjakan penumpang dan barang secara efisien.

5. Bagi Penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan

Secara akademis, penelitian ini akan memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang transportasi laut dan manajemen pelabuhan. Penelitian ini dapat menjadi referensi bagi studi lebih lanjut yang membahas topik serupa, serta memperkaya literatur mengenai pengelolaan arus mudik dan arus balik di pelabuhan.

6. Bagi Perekonomian wilayah

Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap perekonomian wilayah yang terkait, dengan mengoptimalkan kelancaran distribusi barang dan mobilitas orang. Dengan pengelolaan yang lebih baik, diharapkan dapat meningkatkan konektivitas antar daerah, mengurangi biaya transportasi, serta mendukung perkembangan sektor-sektor yang bergantung pada transportasi laut, seperti perdagangan dan pariwisata.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Hasil
1	Erna Mei Lestari (2019)	Optimalisasi Potensi Permintaan Penumpang Angkutan Laut Selama Masa Lebaran di Pelabuhan Tanjung Priok Berbasis <i>Google Analytic</i>	Penyediaan kapasitas kapal yang ideal perlu direncanakan, agar pengguna layanan kapal penumpang mendapatkan informasi data terhadap kebutuhan kapasitas tempat duduk
2	Hado Hasina dan Maudhy Satyadharma (2023)	Pengelolaan Angkutan Lebaran Tahun 2023 di Provinsi Sulawesi Tenggara	Dishub Sulawesi Tenggara telah melaksanakan penyelenggaraan angkutan dengan menerapkan tahapan manajemen yang baik
3	Fadjar Lestari (2020)	Kajian Karakteristik Arus Mudik Lebaran Menggunakan Survei <i>Online</i>	Puncak arus mudik terjadi pada hari 3 (tiga) hari sebelum Lebaran, moda yang banyak digunakan adalah mobil pribadi dengan tujuan Jawa Tengah

Perbedaan Penelitian dari (Mei Lestari Erna, 2019) yang berjudul Optimalisasi Potensi Permintaan Penumpang Angkutan Laut Selama Masa Lebaran Di Pelabuhan Tanjung Priok Berbasis *Google Analytic* menghasilkan Keuntungan dan tantangan sekaligus dihadapi dalam momen

mudik lebaran adalah pemerataan ekonomi yang mampu menyumbangkan jumlah perputaran uang di daerah dan selanjutnya masyarakat di kota besar sepulangnya pemudik dari daerah asal. Sementara tantangan yang dihadapi pada arus mudik massal selama musim lebaran adalah kebutuhan moda transportasi dilakukan secara bersamaan yang menuntut Pemerintah Kementerian Perhubungan dapat mengakomodir dengan pelayanan dan tersedianya sarana transportasi yang aman, nyaman dan tepat waktu, serta menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Penelitian dari (Hasina & Satyadharma, 2023) menghasilkan Dishub Sulawesi Tenggara telah melaksanakan penyelenggaraan angkutan dengan menerapkan tahapan manajemen yang baik.

Penelitian dari (Lestari, 2020) untuk mengetahui karakteristik arus mudik Lebaran ditinjau dari beberapa parameter seperti tanggal, lokasi tujuan mudik, rute perjalanan, moda yang digunakan, dan trip chaining. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif, karena penelitian ini menitik beratkan pada masalah karakteristik arus perjalanan pemudik, Puncak arus mudik terjadi pada hari 3 (tiga) hari sebelum Lebaran, moda yang banyak digunakan adalah mobil pribadi dengan tujuan Jawa Tengah.

Ketika ketiga penelitian ini dibandingkan dengan penelitian penulis yang berjudul “Strategi Penanganan Arus Mudik Dan Balik Di Pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian: Studi Kasus Angkutan Lebaran Tahun 2025”, terdapat berbagai persamaan dan perbedaan yang dapat diidentifikasi Landasan Teori

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Penelitian yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan berpacu pada hukum yang jelas sesuai dengan regulasi yang ada. Berikut dasar hukum yang digunakan:

a. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

- 1) Pasal 1 ayat (3) yang dimana Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

- 2) Pasal 1 ayat (5) yaitu Angkutan laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
- 3) Pasal 1 ayat (32) yang dimana Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
- 4) Pasal 1 ayat (33) yaitu Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
- 5) Pasal 1 ayat (34) yaitu Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- 6) Pasal 1 ayat (36) yaitu Kapal adalah Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang di Gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, di Tarik atau di tunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah.
- 7) Pasal 22 ayat (1) yaitu Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau kendaraan beserta muatannya.

- b. Peraturan Menteri Perhubungan No. 19 Tahun 2020 tentang *e-ticket* penyeberangan
- 1) Pasal 1
Menjelaskan definisi “tiket elektronik” termasuk untuk kendaraan dan penumpang
 - 2) Pasal 2-3
Penyelenggara tiket adalah UPTD/BPTD atau badan usaha pelabuhan; mereka wajib ber-SOP dan boleh bermitra
 - 3) Pasal 5 ayat (1) dan (2)
Tiket elektronik dapat dipesan melalui aplikasi/situs atau mesin mandiri, dan harus dipesan minimal 2 jam sebelum keberangkatan
 - 4) Pasal 5 ayat (3) dan (4)
Data lengkap penumpang (nama, KTP, nomor kendaraan, nomor HP) harus diisi saat pemesanan
 - 5) Pasal 8 ayat (2)
Tiket harus memuat nomor & tanggal pemesanan, nama kapal, data penumpang & kendaraan, booking code, serta alamat pengaduan pelanggan
- c. Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, Dan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor: Kp-Drjd 2616 Tahun 2023 Nomor: Skb/48/Iv/2023 Nomor: 05/Pks/Db/2023 Tentang Pengaturan Lalu Lintas Jalan Serta Penyeberangan Selama Masa Arus Mudik Dan Arus Balik Angkutan Lebaran.
- d. Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 tentang Pedoman Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan Mengenai Perencanaan Lalu Lintas Penyeberangan di Pelabuhan
- 1) Pasal 4
Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a di pelabuhan meliputi:
 - a) Perencanaan pada kondisi normal;

b) Perencanaan pada kondisi padat.

2) Pasal 5 ayat (1)

Perencanaan kondisi normal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a dilakukan apabila fasilitas pelabuhan dan kapal yang tersedia masih dapat menampung kebutuhan angkutan.

2. Landasan Teori

Landasan Hukum yang telah dijelaskan sebelumnya diperkuat dengan sejumlah teori yang menjadi acuan dalam menyelesaikan penelitian pada Kertas Kerja Wajib. Peneliti menambahkan teori-teori ini yang berfungsi sebagai landasan penting dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib, antara lain:

a. Angkutan

Angkutan kapal laut merupakan usaha perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan laut. Jasa angkutan laut meliputi jasa angkutan penumpang dan muatan barang. Dalam kerjanya jasa angkutan laut dinaungi oleh perusahaan pelayaran. Maka dari itu perusahaan pelayaran harus mengurus setiap kapal yang beroperasi, yang kemudian berlabuh di pelabuhan yang disinggahinya. (R.B Elga, 2024)

b. Transportasi

Transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti pengangkutan transportasi berarti pengangkutan atau membawa sesuatu kesebelah lain suatu tempat ke tempat lain melalui jalur darat. Menurut Nasution, transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. (Ilham Syah dan Idris Mboka, 2020)

c. Peran Pelabuhan dalam Transportasi laut

Pelabuhan memiliki fungsi utama sebagai penghubung dalam jaringan transportasi laut. Menurut Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan berfungsi sebagai fasilitas untuk berlabuhnya kapal serta mendukung aktivitas bongkar muat barang dan penumpang. Pelabuhan juga merupakan simpul utama dalam rantai logistik global yang mendukung kelancaran distribusi barang dan mobilitas manusia.

d. Analisis SWOT

Analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats) merupakan alat evaluasi strategis yang sangat relevan. Dengan menggunakan analisis SWOT, penyedia layanan dapat secara komprehensif mengevaluasi kekuatan internal yang dimiliki, mengidentifikasi kelemahan yang perlu diperbaiki, serta memanfaatkan peluang dan mengantisipasi ancaman yang mungkin terjadi selama periode angkutan Lebaran. (Mardiana et al., 2024)

e. Manajemen Transportasi Selama Periode Puncak

Perencanaan transportasi pada periode puncak, seperti arus mudik dan balik Lebaran, memerlukan pendekatan manajemen terpadu. Penanganan transportasi selama periode Lebaran harus mencakup koordinasi lintas sektor, termasuk pengelolaan kapasitas, penjadwalan, dan pengendalian arus kendaraan serta penumpang. Penanganan Angkutan Lebaran membutuhkan tahapan perencanaan, pengorganisasian serta monitoring secara khusus terutama yang harus dilaksanakan pada lokasi rawan (seperti rawan kemacetan, rawan kecelakaan, rawan terjadinya tindak kriminal dan lain sebagainya) (Hasina & Satyadharma, 2023). Penelitian ini menunjukkan pentingnya adaptasi strategi operasional untuk menghadapi lonjakan volume aktivitas secara signifikan.

f. Kapasitas dan Pengelolaan Infrastruktur.

Kapasitas pelabuhan merupakan salah satu faktor penentu keberhasilan operasional, terutama saat menghadapi lonjakan aktivitas. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35

Tahun 2019, pengelolaan kapasitas pelabuhan harus memperhatikan keseimbangan antara permintaan jasa transportasi dan kapasitas yang tersedia, termasuk dalam hal fasilitas pelabuhan dan jumlah kapal. Teori ini diperkuat oleh konsep "*Level of Service*" (LOS) yang mengukur kualitas pelayanan berdasarkan tingkat kenyamanan, keamanan, dan waktu tunggu. Dalam konteks pelabuhan, LOS dapat digunakan untuk mengevaluasi efektivitas strategi penanganan arus mudik dan balik, termasuk pengelolaan antrean dan aliran kendaraan.

g. Sistem dan Manajemen Pelabuhan.

Manajemen pelabuhan merupakan pengelolaan pelabuhan yang meliputi penilaian terhadap fasilitas Pelabuhan Perikanan yang meliputi alur pelayanan, kolam pelabuhan, tambatan, dermaga bongkar muat dan sebagainya Kramadibrata, 2005 dalam (Sitorus et al., 2016), pendekatan sistem logistik yang terintegrasi dapat meningkatkan efisiensi operasional dan memastikan kelancaran proses selama periode aktivitas tinggi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu yang digunakan peneliti untuk melakukan penelitian dimulai pada bulan Februari 2025 sampai dengan Juni 2025 dalam kurun waktu kurang lebih empat bulan. Penelitian dilakukan dengan skema dua bulan pengumpulan data dan dua bulan pengolahan data berupa penyajian dalam bentuk Kertas Kerja Wajib (KKW) dan dilaksanakannya proses bimbingan. bulan yang mulai terhitung dari tanggal 10 Februari sampai dengan 31 Mei 2025 di Pelabuhan Tanjung Kalian. Guna mewujudkan penelitian yang terstruktur, penulis membuat jadwal waktu dan kegiatan penelitian dalam bentuk gambar sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian

No.	Keterangan Kegiatan	Februari				Maret				April				Mei			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Laporan ke instansi lokasi PKL																
2	Pelaksanaan di kantor ASDP																
3	Pelaksanaan PKL pelabuhan																
4	Pelaksanaan survei dan pengumpulan data yang di butuhkan																
5	Penyusunan laporan penelitian																

2. Jenis Penelitian

Penelitian ini Jenis dari penelitian ini menggunakan penelitian *Mixed Method*. Menurut Parjaman & Akhmad, 2019 (dalam Charisma, 2022), penelitian kombinasi adalah bentuk penelitian yang dilakukan secara sistematis dengan mengkombinasikan atau menggabungkan teknik, metode, cara pandang, konsep, maupun bahasa pendekatan penelitian kuantitatif dan kualitatif dalam penelitian.. Dalam penelitian Kombinasi ini proses dan makna lebih banyak ditekankan berdasarkan landasan teori dan penghitungan bobot rating untuk usulan dalam penanganan yang dimana digunakan sebagai panduan untuk fokus pada penelitian dengan fakta yang ada di lapangan. Penelitian Kombinasi memberikan hasil dan mengolah data, seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, rekaman video, maupun gambar.

Dalam penelitian ini peneliti harus ikut serta langsung dalam peristiwa atau kondisi yang akan diteliti, supaya mendapatkan hasil yang sesuai dengan pengambilan masalah, menggambarkan fenomena sosial yang terjadi dalam bentuk yang mendalam dan memperoleh gambaran menyeluruh mengenai strategi, kendala, dan efektivitas penanganan arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung Kalian.

3. Instrumen Penelitian

Merupakan alat dalam pengumpulan data penelitian digunakan untuk mendukung langkah operasional penelitian yang berkaitan dengan teknik pengumpulan data. Instrumen penelitian berfungsi untuk mengumpulkan data yang diperlukan dalam mencapai tujuan penelitian. Instrumen ini dirancang secara cermat untuk menggali informasi mendalam mengenai strategi penanganan arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung Kalian serta untuk menilai kesesuaian antara kondisi di lapangan dengan peraturan yang berlaku. (Wiguna, 2020)

a. Observasi

Observasi ini bertujuan untuk mengamati secara nyata pelaksanaannya dan menentukan apakah strategi penanganan arus mudik dan balik di Pelabuhan Tanjung Kalian untuk memenuhi peraturan yang

ada. Dengan melakukan observasi langsung, peneliti dapat mengumpulkan data akurat terkait penerapan strategi arus mudik dan balik, sehingga dapat dianalisis apakah terdapat kesenjangan antara ketentuan peraturan dan praktik yang terjadi di lapangan berdasarkan. (Fajar, 2020)

b. Wawancara

Formulir survei wawancara berisi beberapa pertanyaan mengenai kendala-kendala yang terjadi selama arus mudik dan balik pada masa libur lebaran. Dalam wawancara yang dilakukan pada penelitian ini terdapat Sepuluh (10) pertanyaan yang akan di tanyakan kepada pengguna kendaraan pribadi secara acak (*random*) mengacu pada analisis kualitas pelayanan yaitu *Tangibles*, *Reliability*, *Responsiveness*, *Assurance*, *Empathy*. Berikut formular pertanyaannya:

Tabel 3. 2 Form Pertanyaan bagi pengguna jasa

NAMA PENGGUNA JASA :		
UMUR :		
HARI/TANGGAL :		
SURVEYOR :		
NO	PERTANYAAN	JAWABAN
1	Bagaimana anda menilai kondisi fasilitas fisik di pelabuhan ini	
2	Pernakah terjadi keterlambatan atau gangguan dalam pelayanan? jika ya, Bagaimana Penyelesaian nya?	
3	Apakah Pelanggan merasa mudah untuk mendapatkan informasi atau bantuan saat di butuhkan?	
4	Seberapa baik komunikasi antara staff pelabuhan dan pengguna jasa dalam memberikan informasi yang jelas dan akurat?	
5	Seberapa mudah pelanggan mengakses layanan dan mendapatkan bantuan dari pihak Pelabuhan?	
6	Apakah dengan adanya <i>bufferzone</i> dapat mengurangi kemacetan ?	
7	Bagaimana pengaruh penerapan e-Ferizy terhadap kecepatan proses <i>check-in</i> dan boarding di pelabuhan?	
8	Apakah fasilitas pendukung cukup memadai bagi pengguna jasa ?	

9	Bagaimana untuk jadwal keberangkatan yang tidak pasti apakah cukup mengganggu kenyamanan pengguna jasa?	
10	Apakah di adakan nya WFA dapat mengurangi kepadatan penumpang ?	

c. Alat Tulis

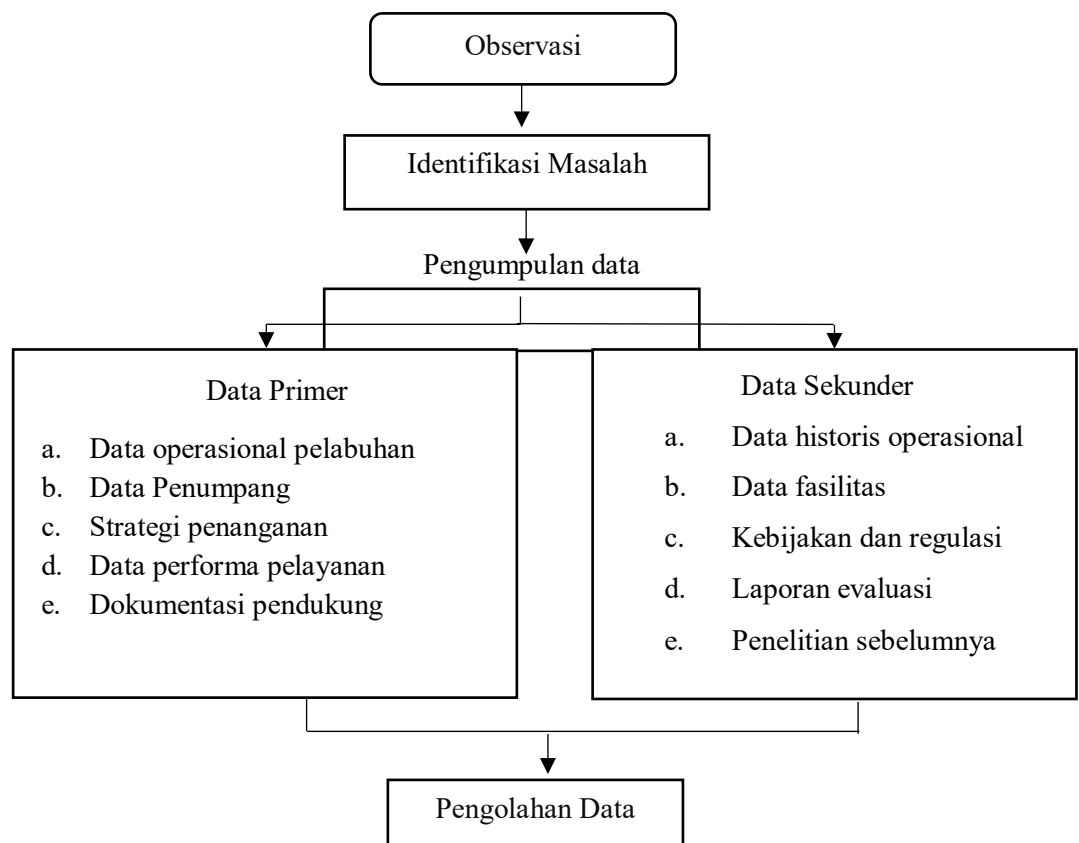
Alat tulis berguna sebagai pencatatan data-data yang di dapat selama di lapangan dan selama melakukan wawancara. Pada penelitian ini alat tulis yang di gunakan peneliti ketika survei di Pelabuhan Tanjung Kalian yaitu berupa kertas, pulpen.

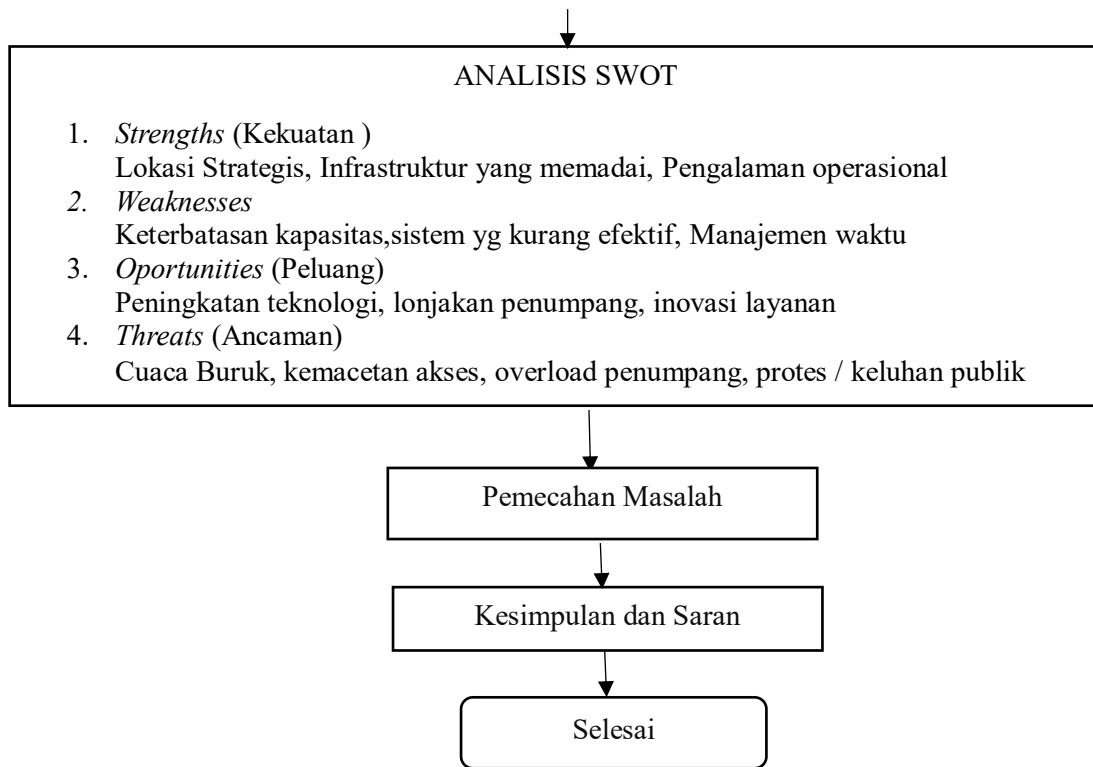
d. Alat Dokumentasi

Dalam Penelitian ini peneliti menggunakan HP (*Handphone*) sebagai alat dokumentasi yaitu untuk mengambil gambar foto dan video.

4. Bagan Alir

Agar penelitian lebih terstruktur dan terarah sehingga dapat mencapai tujuannya, diperlukan diagram Kerangka Penelitian. Diagram alir penelitian ditunjukkan pada gambar berikut:





Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah tahap penting dalam sebuah penelitian. Dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW), digunakan beberapa metode untuk memperoleh data yang menjadi acuan sekaligus bahan perbandingan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi objek penelitian. Adapun data yang dikumpulkan dalam penelitian ini meliputi:

1. Data Primer

Menurut KBBI, data primer adalah data yang dikumpulkan langsung dari sumber pertama melalui observasi, wawancara, atau eksperimen, dan belum mengalami pengolahan atau analisis lebih lanjut. Peneliti menggunakan Wawancara Mendalam untuk Dilakukan dengan pihak pengelola pelabuhan, operator kapal, dan pengguna jasa (penumpang dan pengemudi) dan Observasi Lapangan untuk Mengamati langsung kondisi operasional pelabuhan selama puncak arus mudik dan balik, termasuk pengelolaan fasilitas dan arus kendaraan, setelah di kumpulkan data tersebut lalu menggunakan metode Analisis SWOT (*Strenght*, *Weakness*,

Opportunity, Threat). Metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer dalam penelitian ini yaitu:

a. Metode Observasi

Metode Observasi adalah merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui sesuatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. (Hasibuan et al., 2023)

b. Metode Dokumentasi

Metode Dokumentasi adalah alat pengumpulan data yang digunakan untuk mencari, mengenal hal – hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip buku, surat kabar, majalah, peraturan – peraturan, notulen rapat dan sebagainya. (Peserta et al., 2017)

2. Data Sekunder

Menurut KBBI, data Sekunder adalah data yang sudah dikumpulkan oleh pihak lain dan telah melalui proses pengolahan atau analisis sebelumnya. Data ini diperoleh dari sumber sekunder seperti laporan penelitian sebelumnya, buku, jurnal, dan dokumen resmi lainnya. Peneliti menggunakan Menggunakan laporan tahunan perusahaan, data statistik penumpang dan kendaraan, regulasi pemerintah terkait, serta dokumentasi kejadian operasional. Metode untuk mendapatkan data sekunder dalam penelitian ini yaitu:

a. Metode Kepustakaan

Penelitian kepustakaan adalah merupakan kegiatan penelitian dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi dan data dengan bantuan berbagai macam material yang ada di perpustakaan seperti buku referensi, hasil penelitian sebelumnya yang sejenis, artikel, catatan, serta berbagai jurnal yang berkaitan dengan masalah yang ingin dipecahkan. Kegiatan dilakukan secara sistematis untuk mengumpulkan, mengolah, dan menyimpulkan data dengan menggunakan metode/teknik tertentu guna mencari jawaban atas permasalahan yang dihadapi. (Sari, 2020)

b. Metode Institusional

Pendekatan institusional merupakan cara penelitian yang menitik beratkan pada studi tentang institusi, baik yang bersifat formal maupun informal serta dampaknya terhadap perilaku, kebijakan, dan perubahan dalam bidang sosial, ekonomi, dan politik.

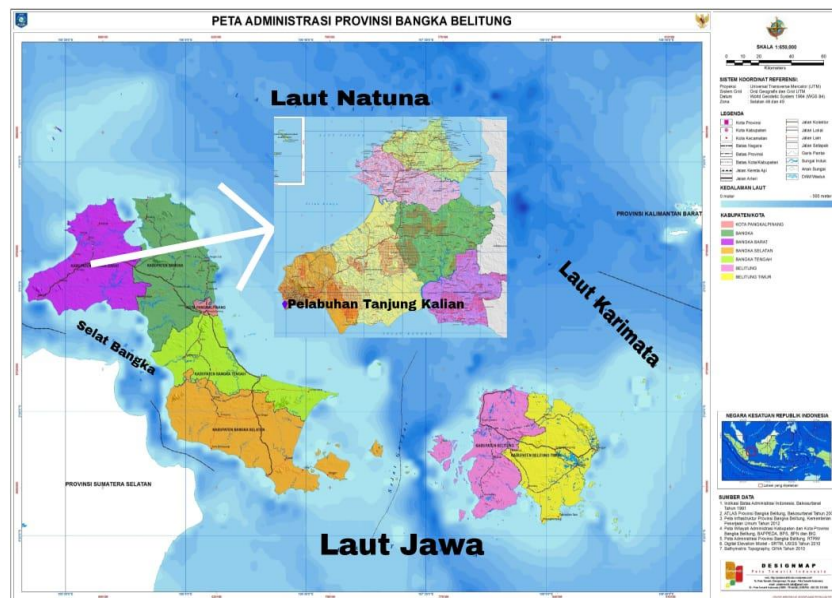
BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

Secara astronomis Provinsi Kepulauan Bangka Belitung terletak pada $104^{\circ}50'$ sampai $109^{\circ}30'$ Bujur Timur dan $0^{\circ}50'$ sampai $4^{\circ}10'$ Lintang Selatan. Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung memiliki batas-batas wilayah: Barat – Selat Bangka; Timur – Selat Karimata; Utara – Laut Natuna; Selatan – Laut Jawa. Provinsi Kepulauan Bangka Belitung terdiri dari 6 kabupaten dan 1 kota yang terletak di dua pulau besar, yaitu: Pulau Bangka terdapat Kabupaten Bangka, Kabupaten Bangka Barat, Kabupaten Bangka Tengah, Kabupaten Bangka Selatan, dan Kota Pangkalpinang. Pulau Belitung terdapat Kabupaten Belitung dan Kabupaten Belitung Timur.



Gambar 4. 1 Peta Bangka Belitung (2025)

Sumber: Kabupaten Bangka Belitung dalam Peta Tematik (2025)

Total luas wilayah daratan dan wilayah lautan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung mencapai 81.725,06 km². Luas daratan lebih kurang 16.424,06 km² atau 20,10 persen dari total wilayah dan luas laut kurang lebih 65.301 km² atau 79,90 persen dari total wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan provinsi ini berpenduduk sebanyak 1.473,2 jiwa.

2. Batas Administrasi

Batas administrasi Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dijelaskan pada Tabel 4.1.

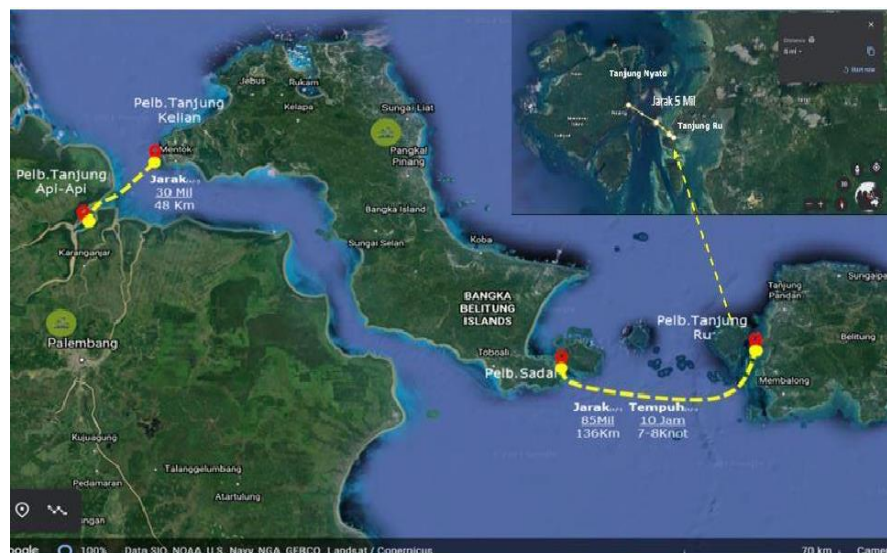
Tabel 4. 1 Batas Administrasi Bangka Belitung

No	Arah	Batas Wilayah
1.	Utara	Laut Natuna
2.	Timur	Selat Karimata
3.	Selatan	Laut Jawa
4.	Barat	Selat Bangka

Sumber: BPS Kabupaten Bangka Belitung (2025)

3. Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Terdapat 3 lintasan penyeberangan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yaitu: Tanjung Kalian – Tanjung Api-api, Sadai – Tanjung Ru, dan Tanjung Ru – Tanjung Nyato di ilustrasikan pada Gambar 4.2



Gambar 4. 2 Jaringan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

4. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat digunakan sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi. Kapal tersebut melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Berikut ini adalah data armada kapal ferry yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Kalian Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dapat dilihat pada Gambar

a. PT ASDP Indonesia Ferry

1) KMP . Belanak



Gambar 4. 3 KMP. Belanak

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Belanak yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4. 2 *Ship Particulars* KMP. Belanak

SHIP PARTICULARS KMP. BELANAK		
I	NAMA KAPAL	KMP. BELANAK
II	IMO NUMBER	9068213
III	TANDA SELAR	GT. 1163 No. 2879/Ba
IV	TANDA PENDAFTARAN	2005 Pst No.3960/L
V	NO. MMSI	525019319
VI	CALL SIGN	YHSU
VII	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	PT. BEN SANTOSA SURABAYA

VIII	TAHUN PEMBUATAN	2002
IX	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API- API
X	TYPE KAPAL	RO-RO
XI	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	53,00 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	47,25 METER
SHIP PARTICULAR KMP . BELANAK		
	LEBAR (B)	14,00 METER
	DALAM (D)	3,40 METER
	SARAT AIR (d)	2,45 METER
	GRT (GRT)	1.163 GRT
	NET TONASE	349 TON
XII	MESIN UTAMA	
	MERK	YANMAR
	TYPE	12 LAA (m) – UT (1)
	TENAGA KUDA/PK	2 X 1000 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	12 Knot
	KECEPATAN OPS	9 Knot
	RPM	1550
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	2002
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	0546 KANAN: 0545
XIII	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	PERKINS
	TYPE	6 TG 2 AM
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	124 PK
	RPM	1500 Rpm
	KVA	80 KVA
XIV	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	60 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	60 Ton
	TANGKI BALLAST	145 Ton
XV	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	
	Eksekutif	-
	Bisnis	54 Orang
	Ekonomi	286 Orang
	JUMLAH KENDARAAN	
	KENDARAAN KECIL	8 Unit
	BIS & TRUCK SEDANG	10 Unit
	BIS & TRUCK BESAR	4 Unit
	JUMLAH ABK	19 Orang
XVI	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 6 M dan Lebar: 4M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 6M dan Lebar: 4M
	PINTU RAMPA KIRI	
	PINTU RAMPA KANAN	
XVII	TINGGI CAR DECK HALUAN	3,80 METER
XVIII	TINGGI CAR DECK BURITAN	3,70 METER

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

2) KMP. Madani



Gambar 4. 4 KMP. Madani

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Madani yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada tabel

Tabel 4. 3 *Ship Particulars* KMP. Madani

SHIP PARTICULARS KMP. MUTIS		
I	NAMA KAPAL	KMP. MADANI
II	CALL SIGN	YHKX
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	PT. IKI MAKASSAR
IV	TAHUN PEMBUATAN	1999
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	54 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	47 METER
	LEBAR (B)	14 METER
	DALAM (D)	3,5 METER
	SARAT AIR (d)	2,25 METER
	GRT (GRT)	621 GRT
	NET TONASE	332 TON
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	YANMAR
	TYPE	12 VTA 6E UTE
	TENAGA KUDA/PK	2 X 1000 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	12 Knot
	KECEPATAN OPS	8 Knot
	RPM	1850
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1999
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	0507 / 0508
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	UMMINS ONA
	TYPE	6 BT 5 ½" 9 M
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 122 PK

	RPM	1500 Rpm
	KVA	50 KVA
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	46 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	50 Ton

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

3) KMP . Mutis



Gambar 4. 5 KMP. Mutis

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Mutis yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 4 *Ship Particulars* KMP. Mutis

SHIP PARTICULARS KMP. MUTIS		
I	NAMA KAPAL	KMP. MUTIS
II	CALL SIGN	YEYV
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	PT. DUMAS TANJUNG PERAK SHIPYARD SURABAYA
IV	TAHUN PEMBUATAN	1991
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	45 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	40 METER
	LEBAR (B)	11 METER
	DALAM (D)	3,3 METER
	SARAT AIR (d)	1,9 METER
	GRT (GRT)	621 GRT
	NET TONASE	187 TON
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	NIAGATA
	TYPE	6 NSD-M
	TENAGA KUDA/PK	2 X 650 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	11 Knot
	KECEPATAN OPS	8 Knot
	RPM	1450

	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1990
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	20042/20043
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	MITSUBISHI
	TYPE	TY-236
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 180 PK
	RPM	1800 Rpm
	KVA	50 KVA
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	52 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	60 Ton
SHIP PARTICULARS KMP. MUTIS		
	TANGKI BALLAST	46 Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	61 Orang
	• Ekonomi	291 Orang
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	12 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	9 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	1 Unit
	JUMLAH ABK	22 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 6 M dan Lebar: 4M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 6M dan Lebar: 4M
	PINTU RAMPA KIRI	
	PINTU RAMPA KANAN	
XIII	TINGGI CAR DECK HALUAN	3,9 METER
XIV	TINGGI CAR DECK BURITAN	3,9 METER

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

b. PT. Dharma Lautan Utama

1) KMP. Dharma Kartika I



Gambar 4. 6 KMP. Dharma Kartika I

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Dharma Kartika I yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat

dilihat pada Tabel

Tabel 4. 5 *Ship Particulars* KMP. Dharma Kartika I

SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA KARTIKA I		
I	NAMA KAPAL	KMP. DHARMA KARTIKA I
VI	CALL SIGN	POJT
VII	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	KYOKUYO SHIP BUILDING CORPORATION
VIII	TAHUN PEMBUATAN	1995
IX	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
X	TYPE KAPAL	RO-RO
XI	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	50,98 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	47,5 METER
SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA KARTIKA I		
	LEBAR (B)	12 METER
	DALAM (D)	3,7 METER
	SARAT AIR (d)	2,64 METER
	GRT (GRT)	1305 GRT
	NET TONASE	617 GRT
XII	MESIN UTAMA	
	MERK	HANSHIN
	TYPE	6 LU 24 – G
	TENAGA KUDA/PK	2 X 850 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	11 Knot
	KECEPATAN OPS	8 Knot
	RPM	410
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	-
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
XIII	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	6 CHL – HTNA
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 145 PK
	RPM	1800 Rpm
	KVA	KVA
XIV	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	40 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	70 Ton
	TANGKI BALLAST	140 Ton
XV	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	214 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	15 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	21 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	20 Orang
XVI	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 6,5 M dan Lebar: 5 M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 6,5 M dan Lebar: 6,5 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka Belitung

2) KMP. Dharma Kosala



Gambar 4. 7 KMP. Dharma Kosala

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Dharma Kosala yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 6 *Ship Particulars* KMP. Dharma Kosala

SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA KOSALA		
I	NAMA KAPAL	KMP. DHARMA KOSALA
II	CALL SIGN	YESS
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	SHANUKI SHIP BUILDING
IV	TAHUN PEMBUATAN	1984
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	46,65 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	41,76 METER
	LEBAR (B)	13,5 METER
	DALAM (D)	3,5 METER
	SARAT AIR (d)	2,65 METER
	GRT (GRT)	536 GRT
	NET TONASE	161 GRT
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	DAIHATSU
	TYPE	6 DLMB – 22 FS
	TENAGA KUDA/PK	2 X 700 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	8 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	720
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1987
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	6 HAL – HTN
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 700 PK
	RPM	720 Rpm
	KVA	
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	27 Ton

	TANGKI AIR TAWAR	11,7 Ton
	TANGKI BALLAST	100 Ton
SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA KOSALA		
	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	131 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	25 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	5 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	22 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 7,4 M dan Lebar: 4,55M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 5,95 M dan Lebar: 7,15 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

3) KMP . Dharma Santosa



Gambar 4. 8 KMP. Dharma Santosa

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Dharma Santosa yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 7 *Ship Particulars* KMP. Dharma Santosa

SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA SANTOSA		
I	NAMA KAPAL	KMP. DHARMA SANTOSA
II	CALL SIGN	YGML
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	JEPANG
IV	TAHUN PEMBUATAN	1984
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	52,45 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	48,72 METER
	LEBAR (B)	14 METER
	DALAM (D)	3,4 METER
	SARAT AIR (d)	2,55 METER
	GRT (GRT)	625 GRT
	NET TONASE	188 GRT

VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	NIGATA
	TYPE	6 M 28 KGHS
	TENAGA KUDA/PK	2 X 1000 HP
SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA SANTOSA		
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	11 Knot
	KECEPATAN OPS	8 Knot
	RPM	320
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1979
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	6 KFL – T
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 185 PK
	RPM	Rpm
	KVA	
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	35 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	30 Ton
	TANGKI BALLAST	8 X 15 Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	314 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	25 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	5 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	26 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 7,4 M dan Lebar: 4,55M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 5,95 M dan Lebar: 7,15 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

4) KMP . Dharma Kartika VIII



Gambar 4. 9 KMP. Dharma Kartika VIII

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Dharma Kartika VIII yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat

dilihat pada Tabel

Tabel 4. 8 *Ship Particulars* KMP. Dharma Kartika VIII

SHIP PARTICULARS KMP. DHARMA KARTIKA VIII		
I	NAMA KAPAL	KMP. DHARMA KARTIKA VIII
II	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	JEPANG
III	TAHUN PEMBUATAN	1989
IV	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
V	TYPE KAPAL	RO-RO
VI	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	71,83 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	67,15 METER
	LEBAR (B)	14,3 METER
	DALAM (D)	3,7 METER
	SARAT AIR (d)	2,7 METER
VII	MESIN UTAMA	
	MERK	YANMAR
	TYPE	6N21A
	TENAGA KUDA/PK	2 X 883 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	9 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	320 RPM
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	2007
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
VIII	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	6 HAL 2L – WDT
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 302 KW
	RPM	Rpm
	KVA	
IX	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	35 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	30 Ton
	TANGKI BALLAST	8 x 15 Ton
X	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	Orang
XI	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 6,67 M dan Lebar: 4,40 M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 6,80 M dan Lebar: 6,00 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka Belitung

- c. PT. Jembatan Nusantara
1) KMP. Jembatan Musi 1



Gambar 4. 10 KMP. Jembatan Musi I

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Jembatan Musi I yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 9 *Ship Particulars* KMP. Jembatan Musi I

SHIP PARTICULARS KMP. JEMBATAN MUSI I		
I	NAMA KAPAL	KMP. JEMBATAN MUSI I
II	CALL SIGN	YHQM
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	IMAMURA SHIP BUILDING
IV	TAHUN PEMBUATAN	1972
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	38,6 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	36,4 METER
	LEBAR (B)	11,2 METER
	DALAM (D)	3,45 METER
	SARAT AIR (d)	1,2 METER
	GRT (GRT)	406 GRT
	NET TONASE	122 GRT
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	YANMAR
	TYPE	6 MA. DT
	TENAGA KUDA/PK	2 X 500 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	10 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	900
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1972
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	6 KL
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 100 PK
	RPM	1200 Rpm
	KVA	

X	KAPASITAS TANGKI	
SHIP PARTICULARS KMP. JEMBATAN MUSI I		
	TANGKI BAHAN BAKAR	13 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	26 Ton
	TANGKI BALLAST	55 Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	159 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	5 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	20 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	24 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 6 M dan Lebar: 4,25M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 6 M dan Lebar: 4,25 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

2) KMP. Adhi Swadarma



Gambar 4. 11 KMP. Adhi Swadarma

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Adhi Swadarma III yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 10 *Ship Particulars* KMP. Adhi Swadarma III

SHIP PARTICULARS KMP. ADHI SWADARMA III		
I	NAMA KAPAL	KMP. ADHI SWADARMA III
II	CALL SIGN	YFRS
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	DAIHATSU DIESEL CO,LTD
IV	TAHUN PEMBUATAN	1984
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	40,46 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	38,28 METER
	LEBAR (B)	11,9 METER
	DALAM (D)	3,8 METER
	SARAT AIR (d)	0 METER

	GRT (GRT)	511 GRT
	NET TONASE	154 GRT
VIII	MESIN UTAMA	
SHIP PARTICULARS KMP. ADHI SWADARMA III		
	MERK	DAIHATSU
	TYPE	6 DLMB – 20L
	TENAGA KUDA/PK	2 X 550 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	6 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	750
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1984
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN	620247/620246
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	6 KFL – T
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 185 PK
	RPM	Rpm
	KVA	
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	15 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	20 Ton
	TANGKI BALLAST	Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	120 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	5 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	20 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	24Orang
XII	PINTU RAMPA	
	1. PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: M dan Lebar: M
	2. PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: M dan Lebar: M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

3) KMP. Andhika Nusantara



Gambar 4. 12 KMP.Andhika Nusantara

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Andhika Nusantara yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 11 *Ship Particulars* KMP. Andhika Nusantara

SHIP PARTICULARS KMP. ANDHIKA NUSANTARA		
I	NAMA KAPAL	KMP. ANDHIKA NUSANTARA
II	IMO NUMBER	7850753
III	TANDA SELAR	GT. 1229 NO. 734 /Ga
IV	TANDA PENDAFTARAN	2004 Ga No.5661 /L
V	CALL SIGN	YHUS
VI	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	MUKAI SHIP BUILDING CO.LTD
VII	TAHUN PEMBUATAN	1999
VIII	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
IX	TYPE KAPAL	RO-RO
X	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	59,30 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	55,68 METER
	LEBAR (B)	11 METER
	DALAM (D)	3,48 METER
	SARAT AIR (d)	2,65 METER
	GRT (GRT)	1.229 GRT
	NET TONASE	365 NT
XI	MESIN UTAMA	
	MERK	NIGATA
	TYPE	6 M 28 AGT
	TENAGA KUDA/PK	2 X 1.250 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	Knot
	KECEPATAN OPS	12 Knot
	RPM	380/330
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1999
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
XII	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR/NISSAN
	TYPE	6 KFL/ RD 8
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	96 PS
	RPM	900 Rpm
	KVA	
XIII	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	37,574 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	56,530 Ton
	TANGKI BALLAST	Ton
XIV	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	310 Orang
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	5 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	5 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	17Unit
	JUMLAH ABK	22 Orang
XV	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 4 M dan Lebar: 3M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 3,90 M dan Lebar: 3,50 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

d. PT.Atosim Lampung Pelayaran

1) KMP.Mutiara Pertiwi III



Gambar 4. 13 KMP. Mutiara Pertiwi III

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Mutiara Pertiwi III yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 12 *Ship Particulars* KMP. Mutiara Pertiwi III

SHIP PARTICULARS KMP. MUTIARA PERTIWI III		
I	NAMA KAPAL	KMP. MUTIARA PERTIWI III
II	CALL SIGN	PLMZ
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	ODO SOZEN TEKKO CO LTD
IV	TAHUN PEMBUATAN	1997
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	36,38 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	METER
	LEBAR (B)	9,5 METER
	DALAM (D)	3,1 METER
	SARAT AIR (d)	METER
	GRT (GRT)	303 GRT
	NET TONASE	91 GRT
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	NIGATA
	TYPE	6 MG (L) 22 HX
	TENAGA KUDA/PK	2 X 1400 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	12 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	1500
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1997
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR
	TYPE	4 PHL-TN & 4 CHL-TN
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 225 PK
	RPM	1800 Rpm
	KVA	50 KVA

X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	35 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	50 Ton

SHIP PARTICULARS KMP. MUTIARA PERTIWI III		
	TANGKI BALLAST	80 Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	68 Orang
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	5 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	13 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	13 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 5 M dan Lebar: 4 M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 4,8 M dan Lebar: 3,9 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

e. PT Munic Line

1) KMP. Munic VII



Gambar 4. 14 KMP. Munic VII

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Munic VII yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel 4. 13 *Ship Particulars* KMP. Munic VII

SHIP PARTICULARS KMP. MUNIC VII		
I	NAMA KAPAL	KMP. MUNIC VII
II	CALL SIGN	YFZL
III	TAHUN PEMBUATAN	1995
IV	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
V	TYPE KAPAL	RO-RO
VI	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	84 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	72,56 METER
	LEBAR (B)	14,08 METER
	DALAM (D)	3,6 METER
	SARAT AIR (d)	2,7 METER

	GRT (GRT)	1279 GRT
VII	MESIN UTAMA	
	MERK	NINGBO
	TYPE	N821OZ
	TENAGA KUDA/PK	2 X 2000 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
SHIP PARTICULARS KMP. MUNIC VII		
	KECEPATAN MAXIMUM	9 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	RPM
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
VIII	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	MTSUBISHI
	TYPE	8DC9T
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	2 X 440 KW
	RPM	Rpm
	KVA	
IX	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	Ton
	TANGKI AIR TAWAR	Ton
	TANGKI BALLAST	Ton
X	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	190 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	6 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	24 Unit
	JUMLAH ABK	Orang
XI	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: M dan Lebar: M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: M dan Lebar: M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

2) KMP. Munic IX



Gambar 4. 15 KMP. Munic XI

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Munic XI yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel.

Tabel 4. 14 *Ship Particulars* KMP. Munic XI

SHIP PARTICULARS KMP. MUNIC XI		
I	NAMA KAPAL	KMP. MUNIC XI
II	CALL SIGN	
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	SAMARINDA
IV	TAHUN PEMBUATAN	2016
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	82,65 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	73,94 METER
	LEBAR (B)	13,50 METER
	DALAM (D)	4,50 METER
	SARAT AIR (d)	3,75 METER
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	NIGATA
	TYPE	8 PA 5L
	TENAGA KUDA/PK	2 X 2000 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	11 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	900 RPM
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1991
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	20019/20089
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	STAMFORD
	TYPE	MITSUBISHI 6D22
	JUMLAH MESIN	3Unit
	TENAGA KUDA/HP	163 HP X 3 Unit
	RPM	Rpm
	KVA	
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	50 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	168 Ton
	TANGKI BALLAST	500 Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	190 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	30 Unit
	• KENDARAAN KECIL	Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	20 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 6,40 M dan Lebar: 5,15 M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 6,40 M dan Lebar: 5,15 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

3) KMP. Gunsa 8



Gambar 4. 16 KMP. Gunsa 8

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Gunsa 8 yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 15 *Ship Particulars* KMP. Gunsa 8

SHIP PARTICULARS KMP. GUNSA 8		
I	NAMA KAPAL	KMP. GUNSA 8
II	CALL SIGN	YHDC
III	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	SAMARINDA
IV	TAHUN PEMBUATAN	2000
V	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
VI	TYPE KAPAL	RO-RO
VII	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	62,88 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	62 METER
	LEBAR (B)	13,50 METER
	DALAM (D)	4,50 METER
	SARAT AIR (d)	4 METER
VIII	MESIN UTAMA	
	MERK	NIGATA
	TYPE	8 MG 25 BX
	TENAGA KUDA/PK	1.600 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	10 Knot
	KECEPATAN OPS	Knot
	RPM	720 RPM
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1984
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
IX	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	STAMFORD
	TYPE	MITSUBISHI
	JUMLAH MESIN	2Unit
SHIP PARTICULARS KMP. GUNSA 8		
	TENAGA KUDA/HP	300 HP
	RPM	1500
	KVA	300
X	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	140 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	437,6 Ton

	TANGKI BALLAST	300 Ton
XI	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	200 Orang
	• Eksekutif	-
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	35 Unit
	• KENDARAAN KECIL	Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	Unit
	JUMLAH ABK	19 Orang
XII	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 7 M dan Lebar: 5 M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 7 M dan Lebar: 5 M

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

f. PT.Multi Guna Maritime

1) KMP.Garda Maritim 5



Gambar 4. 17 KMP. Garda Maritim 5

Berikut ini merupakan *Ship Particulars* KMP. Garda Maritim 5 yang mencakup spesifikasi kapal yang ada dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4. 16 *Ship Particulars* KMP.Garda Maritim 5

SHIP PARTICULARS KMP. GARDA MARITIM 5		
I	NAMA KAPAL	KMP. GARDA MARITIM 5
II	IMO NUMBER	7850753
III	TANDA SELAR	GT. 821 No. 9531/Bc
IV	TANDA PENDAFTARAN	2004 Ga No.5661 /L
SHIP PARTICULARS KMP. GARDA MARITIM 5		
V	CALL SIGN	YCZW2
VI	TEMPAT PEMBUATAN KAPAL	MUKAI SHIP BUILDING CO.LTD
VII	TAHUN PEMBUATAN	1999
VIII	LINTASAN	TANJUNG KALIAN – TANJUNG API-API
IX	TYPE KAPAL	RO-RO
X	UKURAN UTAMA	
	PANJANG SELURUH (LOA)	59,30 METER
	PANJANG SELURUH (LBP)	55,68 METER
	LEBAR (B)	11 METER
	DALAM (D)	3,48 METER
	SARAT AIR (d)	2,65 METER
	GRT (GRT)	1.229 GRT

	NET TONASE	365 NT
XI	MESIN UTAMA	
	MERK	NIGATA
	TYPE	6 M 28 AGT
	TENAGA KUDA/PK	2 X 1.250 HP
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	KECEPATAN MAXIMUM	Knot
	KECEPATAN OPS	12 Knot
	RPM	380/330
	TAHUN PEMBUATAN MESIN	1999
	JENIS BAHAN BAKAR	HSD (SOLAR)
	NOMOR MESIN KIRI	
XII	GENERATOR MESIN BANTU	
	MODEL	YANMAR/NISSAN
	TYPE	6 KFL/ RD 8
	JUMLAH MESIN	2 Unit
	TENAGA KUDA/HP	96 PS
	RPM	900 Rpm
	KVA	
XIII	KAPASITAS TANGKI	
	TANGKI BAHAN BAKAR	37,574 Ton
	TANGKI AIR TAWAR	56,530 Ton
	TANGKI BALLAST	Ton
XIV	KAPASITAS MUAT	
	PENUMPANG	310 Orang
	• Bisnis	-
	• Ekonomi	-
	JUMLAH KENDARAAN	
	• KENDARAAN KECIL	5 Unit
	• BIS & TRUCK SEDANG	5 Unit
	• BIS & TRUCK BESAR	17Unit
	JUMLAH ABK	22 Orang
XV	PINTU RAMPA	
	PINTU RAMPA HALUAN	Panjang: 4 M dan Lebar: 3M
	PINTU RAMPA BURITAN	Panjang: 3,90 M dan Lebar: 3,50 M

1. Sarana Integrasi Antarmoda

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kendaraan Damri yang beroperasi. kendaraan tersebut melakukan kegiatan mengantar dan menjemput pengguna jasa sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Berikut ini adalah data armada Damri yang beroperasi dalam Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian Provinsi Kepulauan Bangka

2. Sarana Integrasi Antarmoda

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kendaraan Damri yang beroperasi. kendaraan tersebut melakukan kegiatan mengantar dan menjemput pengguna jasa sehingga kondisinya harus tetap dipelihara. Berikut ini adalah data armada Damri yang beroperasi dalam Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian Provinsi Kepulauan Bangka



Gambar 4. 18 Bus Damri

Tabel 4. 17 Teknis Kendaraan Motor (DAMRI)

No	SPESIFIKASI TEKNIS KENDARAAN BERMOTOR (DAMRI) <i>VEHICLE TECHNICAL SPECIFICATION</i>	
1	Jenis <i>Purpose Of Vehicle</i>	MOBIL BUS SEDANG
2	Merek / Tipe <i>Brand / type</i>	TOYOTA / HIACE COMUTER MT
3	Tahun Pembuatan / Perakitan <i>Year Manufactured assembled</i>	2018
4	Bahan Bakar / Sumber Energi <i>Fuel / Energy Source</i>	SOLAR
5	Isi Silinder <i>Engine Capacity</i>	4009 cc
6	Ukuran Ban <i>Tyre Size</i>	1.85-14-8
7	Konfigurasi Sumbu <i>Axle Configuration</i>	1.1

8	Berat Kosong Kendaraan <i>Curb Weigh</i>	1900 kg
No	SPEKIFIKASI TEKNIS KENDARAAN BERMOTOR (DAMRI) VEHICLE TECHNICAL SPECIFICATION	
9	Dimensi Utama Kendaraan Bermotor <i>Vehicle main dimension</i>	Panjang: 6380 mm Lebar: 1880 mm Tinggi: 2285 Julur depan: 1080 mm Julur belakang: 1190 mm
10	Jarak sumbu <i>Wheel base</i>	Sumbu I – II: 3110 mm Sumbu II – III: 0 mm Sumbu III – IV: 0 mm
11	Dimensi bak muatan/tangki <i>Dimension of cargo tub</i>	6380 x 1880 x 1500 mm
12	Daya angkut (orang/kg) <i>Payload (person/kg)</i>	16 Orang/165 kg

Sumber: BPTD KELAS III PROVINSI BANGKA BELITUNG (2025)

3. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan suatu penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian dalam melayani pengguna jasa transportasi penyeberangan mempunyai 1 (satu) dermaga *moveable bridge*

a. Prasarana

Prasarana adalah segala sesuatu yang digunakan untuk menunjang sarana transportasi. Prasarana berfungsi sebagai alat bantu untuk kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa. Adapun kegiatan untuk menunjang transportasi terutama di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, maka pihak pengelola pelabuhan harus menyediakan prasarana untuk aktivitas penyeberangan, diantara lain sebagai berikut:

Tabel 4. 18 Data Fasilitas daratan Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

NO	URAIAN	JUMLAH	LUASAN
1	Pos Jaga Pintu Masuk	1	2,5 m x 3 m
2	Gedung Kantor	1	42,39 m x 20,15 m
3	<i>Toll gate</i>	4	2,45 x 1,35
4	Lapangan parkir siap muat kendaraan	1	104,004 x 41,57 m
5	Area parkir penjemput dan pengantar	1	13,53 m x 53,82
6	Validasi	2	2,6 m x 3,7 m
7	Ruang pembelian tiket	1	2 m x 4,60
8	Kantin	2	478,402 m
9	Ruang tunggu penumpang	1	21,21 m x 14,81 m
10	Toilet	4	2,6 m x 3,7 m
11	Mess Karyawan	9	13,03 m x 8,05
12	Jembatan timbang	1	3,42 m x 7,30 m
13	Tempat ibadah	1	10,86 m x 7,26 m

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka (2025)

1) Fasilitas Daratan

(a) Gedung Terminal

Gedung Terminal Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian



Gambar 4. 19 Gedung Terminal Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(b) Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput

Lapangan parkir pengantar/penjemput tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung kalian terdiri dari lapangan parkir untuk

kendaraan roda 2 (dua) dan kendaraan roda 4 (empat) yang terletak didepan gedung Terminal.



Gambar 4. 20 Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(c) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Tanjung
Kalian



Gambar 4. 21 Ruang Tunggu Penumpang ini berfungsi untuk penumpang yang menunggu kedatangan kapal.

(d) Area Siap Parkir Muat

Areal parkir siap muat yang ada di pelabuhan penyeberangan

Tanjung Kalian untuk kendaraan sebelum masuk ke dalam kapal. Area parkir siap muat di pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian untuk golongan II dan IV bergabung dengan lapangan parkir siap muat kendaraan golongan IV dan V.



Gambar 4. 22 Area Parkir Siap Muat Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(e) Pos Pemeriksaan Tiket

Pos pemeriksaan ini berfungsi sebagai tempat petugas melakukan pemeriksaan tiket penumpang dan kendaraan yang akan masuk ke kapal.



Gambar 4. 23 Pos Pemeriksaan Tiket Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(f) Penampung Air Bersih

Penampung air bersih ini berfungsi untuk melengkapi kebutuhan air bersih di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung

Kalian.



Gambar 4. 24 Penampung Air Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(g) Toilet

Toilet pelabuhan penyeberangan Tanjung Kalian ini berfungsi sebagai tempat pembuangan air besar dan kecil untuk penumpang baik ketika naik atau turun dari kapal.



Gambar 4. 25 Toilet Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(h) *Toll Gate*

Toll Gate di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian ini berfungsi untuk jalur masuk kendaraan menuju ke loket pembelian tiket kendaraan berada di gerbang depan masuk pelabuhan.



Gambar 4. 26 Toll Gate Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(i) Penimbang Kendaraan Bermuatan

Proses menimbang kendaraan, seperti truk atau trailer, untuk mengetahui berat totalnya, baik dalam kondisi kosong maupun bermuatan.

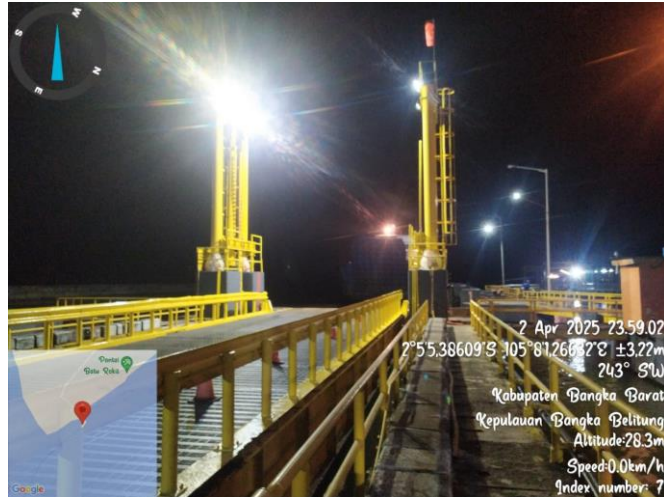


Gambar 4. 27 Jembatan Timbang

2) Fasilitas Perairan

(a) Dermaga *Moveable Bridge*

Dermaga ini memiliki tipe dan memiliki kapasitas yang digunakan untuk akses kapal bongkar muat barang dan menaikkan serta menurunkan penumpang.



Gambar 4. 28 *Moveable Bridge* Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(b) *Trestle*

Trestle adalah akses atau jalan dari daratan menuju ke dermaga yang digunakan pada pelabuhan yang perairannya dangkal pada garis pantai.



Gambar 4. 29 *Trestle* Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(c) Rumah MB

Rumah MB berfungsi mengatur *Movable Bridge* pada dermaga agar dapat di sesuaikan dengan ketinggian muka.



Gambar 4. 30 Rumah MB Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(d) *Bolder*

Bolder berfungsi tempat kapal yang akan bersandar kedermaga



Gambar 4. 31 *Bolder* Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(e) *Fender*

Fender berfungsi untuk perendam gesekan antara kapal dengan dermaga pada saat sandar.



Gambar 4. 32 *Fender* Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian

(f) *Catwalk*

Catwalk berfungsi untuk akses penumpang dari dermaga menuju ke kapal.



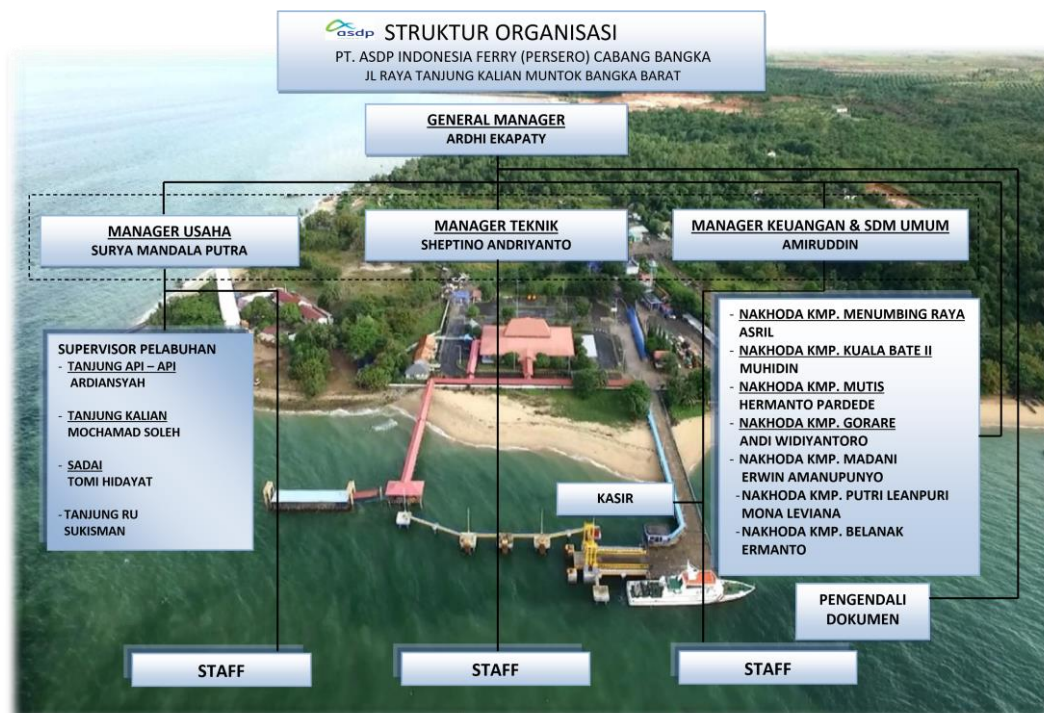
Gambar 4. 33 *Catwalk* Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian.

8. Instansi Pembina Transportasi

Suatu instansi harus memiliki struktur organisasi karena struktur organisasi pada suatu organisasi sangat diperlukan untuk memperjelas kedudukan kerja, tugas pokok dan fungsi pada setiap bagian kerjanya.

Adapun struktur organisasi yang terdapat di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dapat dilihat pada

Gambar Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka dapat dilihat pada Gambar



Gambar 4. 34 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka

a. Tugas dan Wewenang

1) *General Manager* Cabang

a) Fungsi:

Membantu Direksi dan memimpin Cabang dalam pengelolaan dan pengembangan perusahaan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan di Cabang.

b) Tugas Pokok:

Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan pengembangan jasa kepelabuhanan dan penyeberangan di Cabang.

2) *Manager Usaha*

a) Fungsi

Membantu Pemimpin Cabang dalam pengelolaan kegiatan usaha pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka

usaha dan jasa, pengendalian lalu-lintas pelabuhan dan lalu-lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan di Cabang.

b) Tugas Pokok

Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, menganalisis, dan mengevaluasi kegiatan usaha pelabuhan, usaha penyeberangan, aneka usaha dan jasa, pengendalian lalu-lintas pelabuhan dan lalu-lintas penyeberangan, keamanan, kebersihan, ketatausahaan serta pelaporan.

3) Manager Teknik

a) Fungsi

Membantu kelancaran pelaksanaan tugas Pemimpin Cabang dalam hal yang berhubungan dengan pemeliharaan kapal dan pelabuhan penyeberangan.

b) Tugas Pokok

Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, mengawasi, menganalisa, mengevaluasi serta menganalisis kegiatan pemeliharaan kapal beserta perlengkapannya, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas terminal dan peralatan pelabuhan, administrasi perkantoran serta pelaporan.

4) Manager Keuangan & SDM Umum

Mengkoordinir, merencanakan, melaksanakan, mengawasi, menganalisis, mengevaluasi serta menganalisis kegiatan pemeliharaan kapal beserta perlengkapannya, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas terminal dan peralatan pelabuhan, administrasi perkantoran serta pelaporan.

a) Fungsi

Membantu kelancaran pelaksanaan tugas Pemimpin Cabang dalam pengelolaan kegiatan yang berhubungan dengan keuangan dan manajemen SDM.

b) Tugas Pokok

Mengkoordinir, merencanakan, mengevaluasi, menganalisis, mengawasi, dan melaksanakan kegiatan pelaporan keuangan dan akuntansi perpajakan, pelaksanaan anggaran, pengelolaan kas bank, kedisiplinan, kesejahteraan, kebutuhan data karyawan, serta administrasi perkantoran.

5) Supervisor Pelabuhan Penyeberangan.

a) Tugas Pokok

Merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, mengkoordinasikan, mengawasi, menganalisis serta mengevaluasi kegiatan usaha dan operasional pelabuhan penyeberangan, ketata-usahaan serta pelaporan.

b) Fungsi:

Membantu Direksi dan memimpin Cabang dalam pengelolaan dan pengembangan kepengusahaan jasa kepelabuhan dan penyeberangan di Cabang.

c) Tugas Pokok:

Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan pengembangan jasa kepelabuhan dan penyeberangan di Cabang.

9. Produktivitas Angkutan

a. Produktivitas

Data Produktivitas penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka.

Tabel 4. 19 Data Produktivitas 5 (lima) tahun terakhir

Data	Tahun				
	2020	2021	2022	2023	2024
Penumpang					
Dewasa	30.433	32.780	64.678	161.751	131.260
Anak-Anak	1.571	638	296	7.165	3.808
Total	32.004	33.418	64.974	168.916	135.068
Kendaraan					
Gol.I	11	6	5	46	8
Gol.II	8.405	7.713	15.296	23.304	23.994
Gol.III	52	53	108	62	95
Gol.IV a	12.308	15.930	24.087	8801	8.317
Gol.IV b	5.231	6.901	9.333	27.835	27.373
Gol.V a	162	254	417	32.321	30.058
Gol.V b	24.758	31.645	29.256	626	731
Gol.VI a	6	36	80	5830	109
Gol.VI b	2.457	4.519	4.882	123	5.184
Gol.VII	390	857	895	1.323	1.571
Gol.VIII	3	0	2	7	3
Gol.IX	0	4	0	0	2
Total	45.315	60.146	68.952	76.866	

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka (2025)

- b. Produktivitas Penumpang dan Kendaraan Angkutan Lebaran Tahun 2025(H-7 sampai H+7)

Tabel 4. 20 Produktivitas Angkutan Lebaran tahun 2025 (H-7 sampai H+7)

NO	TANGGAL	PENUMPANG	KENDARAAN			
			R2	R4	BUS	TRUK
1	24/03/2025(H-7)	3477	158	274	15	117
2	25/03/2025(H-6)	3450	152	249	23	140
3	26/03/2025(H-5)	4631	230	310	17	118

4	27/03/2025(H-4)	5740	368	481	26	89
5	28/03/2025(H-3)	5516	423	360	33	48
6	29/03/2025(H-2)	5571	387	565	20	36
7	30/03/2025(H-1)	2550	192	309	2	53
8	31/04/2025(H)	1403	82	190	0	8
9	01/04/2025(H+1)	1554	95	179	0	8
10	02/04/2025(H+2)	2989	152	406	1	25
11	03/04/2025(H+3)	3116	160	412	2	33
12	04/04/2025(H+4)	4429	238	597	18	8
13	05/04/2025(H+5)	4649	231	592	6	53
14	06/04/2025(H+6)	3700	179	470	12	57
15	07/04/2025(H+7)	2287	87	314	20	137
TOTAL		55062	3134	5708	195	930

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bangka (2025)

B. Analisis Data

Dalam upaya merumuskan strategi yang efektif dan berkelanjutan dalam penanganan arus mudik dan balik selama periode Angkutan Lebaran 2025 di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Kalian, analisis SWOT digunakan sebagai alat bantu strategis. Metode ini bertujuan untuk mengidentifikasi kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunities*), dan ancaman (*Threats*) yang memengaruhi operasional pelabuhan. Dengan memahami faktor-faktor tersebut, diharapkan strategi yang dihasilkan lebih adaptif, terukur, dan kontekstual terhadap dinamika lapangan yang kompleks selama puncak mobilitas masyarakat.

1. Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal

a. Faktor Internal

1) Kekuatan (*Strength*)

(a) Kapasitas Fasilitas yang Memadai

Pelabuhan Tanjung Kalian memiliki dermaga yang mampu melayani kapal penumpang dan kendaraan dalam jumlah besar. Selama arus mudik, pelabuhan mampu mengoperasikan kapal tambahan (ekstra trip) untuk mengurangi kepadatan.

(b) Koordinasi Lintas Instansi yang Solid

Kerja sama antara Dinas Perhubungan, Polri, TNI, operator kapal, serta petugas pelabuhan telah berjalan baik, terutama dalam pengaturan arus kendaraan, pemeriksaan keamanan, dan pengaturan jadwal keberangkatan.

(c) Pemanfaatan Teknologi

Sistem tiket online, monitoring lalu lintas via CCTV, serta penggunaan dashboard terpadu memudahkan

pemantauan dan pengambilan keputusan cepat selama kondisi darurat atau puncak kepadatan.

(d) Pengalaman Tahunan Instansi

Pengalaman tahunan dalam menangani arus mudik dan balik

(e) Letak Pelabuhan

Letak Pelabuhan yang strategis sebagai penghubung utama antar pulau

2) Kelemahan (*Weakness*)

(a) Fasilitas Pendukung Belum Optimal

Minimnya tempat istirahat yang nyaman bagi penumpang, kurangnya toilet bersih, serta terbatasnya kantin/UMKM di area pelabuhan menjadi salah satu keluhan utama pengguna jasa.

(b) Keterbatasan SDM saat Puncak Arus

Jumlah petugas yang tersedia tidak sebanding dengan lonjakan pengguna jasa selama masa puncak, sehingga penanganan antrean dan pengawasan seringkali kurang maksimal.

(c) Sistem Antrian Kendaraan Masih Manual

Meskipun sudah ada sistem elektronik, sebagian besar proses antrean kendaraan masih dilakukan secara manual, menyebabkan *bottleneck* di titik-titik tertentu.

(d) Edukasi Tentang keberangkatan kapal

Minimnya edukasi publik tentang sistem dan prosedur keberangkatan kapal.

(e) Sistem Informasi Yang belum tersedia

Belum tersedianya sistem informasi dan manajemen antrean secara *real-time*.

b. Faktor Eksternal

1) Peluang (*Opportunities*)

(a) Dukungan Pemerintah Pusat

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan terus mendorong digitalisasi dan modernisasi sistem transportasi laut, termasuk pelabuhan penyeberangan

(b) Potensi Kerja Sama Swasta

Pihak swasta memiliki potensi untuk berperan dalam pengelolaan parkir, penyediaan makanan, fasilitas charging, hingga penyediaan kapal.

(c) Perubahan Perilaku Pengguna

Masyarakat semakin terbiasa memesan tiket secara online dan mengikuti jadwal keberangkatan, yang membantu mengurangi penumpukan.

(d) Di terapkan *Work From Anywhere*

Untuk mengurai kemacetan pada angkutan lebaran pemerintah menerapkan *work from anywhere* agar masyarakat bisa melaksanakan libur lebih awal tidak berpacu dengan waktu H-7 dan H+7 Mudik Lebaran

(e) Pemanfaatan Dermaga Tanjung Ular

Dermaga Tanjung Ular perlu di optimalisasikan lagi sebagai dermaga alternatif agar dapat memberikan dampak positif bagi pengguna jasa angkutan

2) Ancaman (*Threats*)

(a) Kondisi Pasang Surut Air Laut

Pasang Surut air laut yang tidak menentu berpotensi menyebabkan penundaan atau pembatalan perjalanan kapal yang mengganggu jadwal penyeberangan.

(b) Gangguan Teknis

Kerusakan pada kapal, sistem tiket online, atau jaringan komunikasi bisa menyebabkan keterlambatan dan kekacauan operasional.

(c) Ketidaksiplinan Pengguna Jasa

Pengguna jasa yang tidak patuh terhadap jadwal atau aturan antrian dapat menyebabkan kerusakan, tumpukan kendaraan, dan konflik di lapangan.

(d) Keterbatasan Fasilitas Dermaga Aktif

Keterbatasan jumlah dermaga aktif menyebabkan antrean kapal.

(e) Lonjakan Penumpang Angkutan Lebaran

Lonjakan volume penumpang dan kendaraan yang tidak terkendali.

2. Tabel Analisis SWOT Pelabuhan Tanjung Kalian pada Arus Mudik dan Balik Lebaran 2025

Penelitian ini akan menggunakan metode analisis data SWOT untuk menentukan strategi untuk menghadapi angkutan lebaran di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bangka Belitung pada tahun 2025.

Tabel 4. 21 Analisis SWOT Pelabuhan Tanjung Kalian

<i>Strengths</i> (Kekuatan)	<i>Weaknesses</i> (Kelemahan)
Letak pelabuhan strategis sebagai penghubung utama antar pulau.	Fasilitas pelabuhan belum memadai untuk menampung lonjakan penumpang dan kendaraan.
Armada kapal Roro cukup tersedia untuk operasi intensif selama Lebaran.	Jumlah SDM terbatas dan tidak proporsional saat puncak arus.
Koordinasi baik antar instansi terkait (DISHUB, ASDP, TNI, POLRI).	Belum tersedianya sistem informasi dan manajemen antrean secara real-time.
Sistem tiket semi online mulai diterapkan untuk mengurangi antrean fisik.	Pengelolaan antrean kendaraan masih dilakukan secara manual.
Pengalaman tahunan dalam menangani arus mudik dan balik.	Minimnya edukasi publik tentang sistem dan prosedur keberangkatan kapal.
<i>Opportunities</i> (Peluang)	<i>Threats</i> (Ancaman)
Dukungan pemerintah pusat dan daerah dalam pengembangan transportasi penyeberangan.	Kondisi Pasang surut air laut .
Kemajuan teknologi digital yang memungkinkan pemantauan arus dan jadwal secara real-time.	Kemacetan lalu lintas di akses jalan menuju pelabuhan.
Potensi kerja sama dengan pihak terkait untuk pengelolaan fasilitas pendukung agar di aktifkan seperti di dermaga Tanjung Ular sebagai dermaga alternatif ketika terjadi nya penumpukan kendaraan	Keterbatasan jumlah dermaga aktif menyebabkan antrean kapal.
Meningkatnya kesadaran masyarakat untuk mudik lebih terorganisir karena di terapkan nya WFA (<i>Work From Anywhere</i>)	Lonjakan volume penumpang dan kendaraan yang tidak terkendali.
Tren peningkatan kunjungan wisatawan ke Bangka saat libur Lebaran.	Kerusakan pada kapal, sistem tiket online, atau jaringan komunikasi bisa menyebabkan keterlambatan dan kekacauan operasional

3. Tabel Rumusan Strategi Berdasarkan Matriks SWOT

Berdasarkan rumusan matriks swot di dapatkan usulan usulan sebagai berikut:

Tabel 4. 22 Rumusan Strategi

Strategi S-O	Strategi W-O
Integrasi sistem tiket online dan pelacakan jadwal kapal.	Perbaikan fasilitas pelabuhan (toilet, ruang tunggu, parkir) dengan dukungan pemerintah.
Meningkatkan kualitas pelayanan dengan teknologi informasi dan pelatihan SDM.	Mengembangkan aplikasi informasi arus dan jadwal keberangkatan kapal.
Optimalisasi penggunaan armada dan dermaga berdasarkan data historis.	Mengedukasi pengguna jasa tentang waktu keberangkatan dan rute alternatif.
Meningkatkan sinergi antarinstansi untuk menciptakan layanan terpadu selama arus mudik.	Merekrut tenaga kerja musiman selama puncak arus dengan pelatihan singkat.
Memperluas kerja sama dengan sektor swasta untuk membangun fasilitas parkir dan ruang tunggu modern.	Mengusulkan proyek bantuan pusat/daerah untuk pengadaan fasilitas tambahin untuk Bufferzone
Strategi S-T	Strategi W-T
Menyusun SOP darurat penanganan antrean panjang akibat kemacetan dan cuaca ekstrem.	Penguatan sistem antrean digital untuk kendaraan dan pejalan kaki.
Memanfaatkan pengalaman tahunan untuk prediksi dan pengendalian lonjakan arus.	Penambahan jalur darurat dan penyusunan time slot system bagi kendaraan.
Menyediakan layanan informasi berbasis layar digital di area pelabuhan.	Menyusun skenario evakuasi dan keselamatan untuk mencegah overload kapal.
Mengatur ulang jadwal keberangkatan berdasarkan pasang surut laut dengan sistem prediksi cuaca.	Melatih SDM untuk penggunaan teknologi tiket dan antrean otomatis.

Menyediakan layanan pengumuman digital untuk meminimalkan kepanikan saat terjadi gangguan.	Melakukan audit menyeluruh terhadap infrastruktur dan melakukan perbaikan sebelum musim mudik.
--	--

4. Tabel Matriks SWOT Kuantitatif

Berikut merupakan matriks SWOT kuantitatif:

Tabel 4. 23 Matriks SWOT

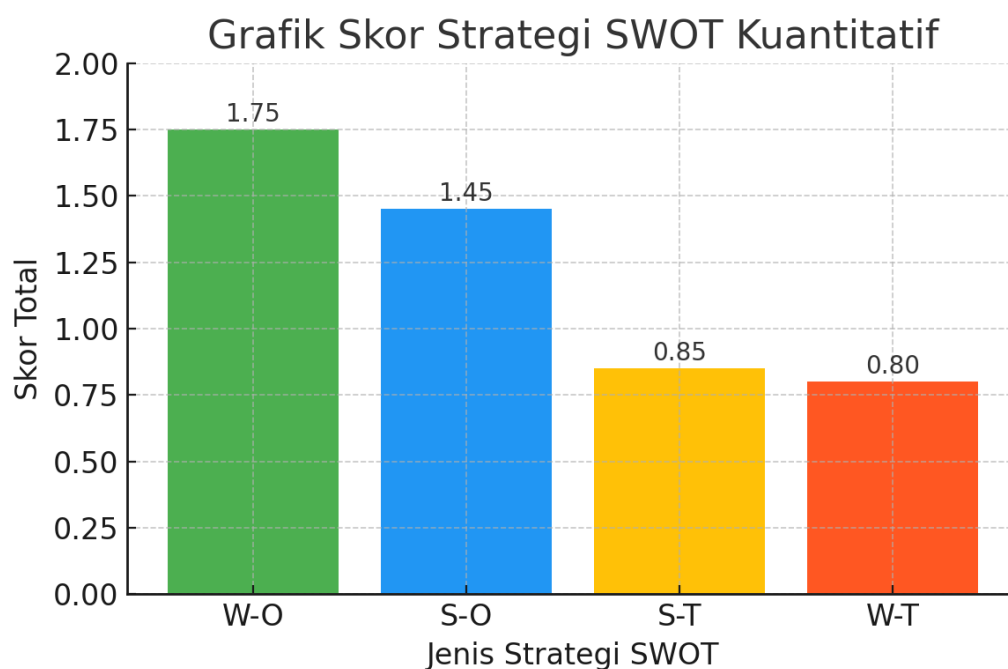
Strategi S-O	Bobot	Rating	Skor
Integrasi sistem tiket online dan pelacakan jadwal kapal	0.10	4	0.40
Meningkatkan kualitas pelayanan dengan teknologi informasi dan pelatihan SDM	0.10	4	0.40
Optimalisasi penggunaan armada dan dermaga berdasarkan data historis	0.10	3	0.30
Meningkatkan sinergi antarinstansi untuk menciptakan layanan terpadu selama arus mudik	0.05	4	0.20
Memperluas kerja sama dengan sektor swasta untuk membangun fasilitas parkir dan ruang tunggu modern	0.05	3	0.15
Strategi W-O	Bobot	Rating	Skor
Perbaikan fasilitas pelabuhan dengan dukungan pemerintah	0.10	4	0.40
Mengembangkan aplikasi informasi arus dan jadwal keberangkatan kapal	0.10	4	0.40

Mengedukasi pengguna jasa tentang waktu keberangkatan dan rute alternatif	0.05	3	0.15
Merekrut tenaga kerja musiman dengan pelatihan singkat	0.10	4	0.40
Mengusulkan bantuan pusat/daerah untuk bufferzone	0.10	4	0.40
Strategi S-T	Bobot	Rating	Skor
Menyusun SOP darurat penanganan antrean panjang	0.05	4	0.20
Memfaatkan pengalaman tahunan untuk prediksi lonjakan arus	0.05	4	0.20
Menyediakan layanan informasi layar digital di pelabuhan	0.05	3	0.15
Mengatur ulang jadwal keberangkatan dengan sistem prediksi cuaca	0.05	3	0.15
Menyediakan layanan pengumuman digital saat gangguan	0.05	3	0.15
Strategi W-T	Bobot	Rating	Skor
Penguatan sistem antrean digital	0.05	4	0.20
Penambahan jalur darurat dan penyusunan time slot kendaraan	0.05	3	0.15
Menyusun skenario evakuasi dan keselamatan overload kapal	0.05	3	0.15
Melatih SDM untuk teknologi tiket dan antrean otomatis	0.05	3	0.15

Audit dan perbaikan infrastruktur sebelum musim mudik	0.05	3	0.15
---	------	---	------

a. Analisis SWOT Kuantitatif

Berikut merupakan hasil analisis SWOT dalam bentuk kuantitatif berdasarkan bobot, rating, dan skor dari strategi yang diusulkan dalam pengelolaan pelabuhan selama masa arus mudik dan balik:



Gambar Grafik Skor Strategi SWOT Kuantitatif

- a. Strategi S-O: 1.45
- b. Strategi W-O: 1.75
- c. Strategi S-T: 0.85
- d. Strategi W-T: 0.80

5. Interpretasi Strategi

- a. **Strategi W-O memiliki skor tertinggi sebesar 1.75**, yang menunjukkan bahwa strategi ini merupakan prioritas utama dalam pengembangan pelabuhan, khususnya dalam

mengatasi kelemahan internal dengan memanfaatkan peluang eksternal. Strategi seperti pengembangan aplikasi informasi arus dan jadwal kapal, serta perekrutan tenaga kerja musiman sangat relevan untuk diterapkan selama masa puncak seperti libur Lebaran. Strategi W-O (1.15) menjadi prioritas sekunder dengan fokus pada perbaikan kelemahan fasilitas dan SDM melalui peluang digitalisasi dan dukungan pemerintah.

- b. **Strategi S-O menempati posisi kedua dengan skor 1.45**, yang menandakan pentingnya memaksimalkan kekuatan internal seperti infrastruktur dan kualitas SDM untuk merespon peluang eksternal. Hal ini tercermin dari strategi integrasi sistem tiket online serta peningkatan kualitas pelayanan melalui teknologi dan pelatihan.
- c. **Strategi S-T (0.85) dan W-T (0.80)** memiliki skor lebih rendah, namun tetap signifikan karena fokus pada penanganan potensi ancaman. Strategi seperti penyusunan SOP darurat, penguatan antrean digital, dan skenario evakuasi penting diterapkan untuk meningkatkan ketahanan operasional pelabuhan terhadap lonjakan arus mudik atau kondisi darurat.

C. Pembahasan

Berdasarkan analisis data dari hasil survey menggunakan Metode analisis SWOT ini bertujuan untuk mengidentifikasi kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunities*), dan ancaman (*Threats*) yang memengaruhi operasional pelabuhan pada Angkutan Lebaran Tahun 2025.

Berikut Pemecahan masalah berdasarkan kepentingan aspek menurut pengguna jasa yang dapat dijadikan bahan pertimbangan.

1. Skor Strategi per Kuadran

Hasil analisis SWOT kuantitatif dengan pembagian strategi berdasarkan bobot, rating, dan skor menghasilkan nilai sebagai berikut:

Tabel 4. 24 Skor Strategi Per Kuadran

Kuadran Strategi	Bobot Total	Skor Total
S-O (<i>Strengths + Opportunities</i>)	0.40	1.45
W-O (<i>Weaknesses + Opportunities</i>)	0.45	1.75
S-T (<i>Strengths + Threats</i>)	0.25	0.85
W-T (<i>Weaknesses + Threats</i>)	0.25	0.80

Pembagian Kuadran SWOT Berdasarkan Skor

<p>Kuadran II W-O 1.75</p>	<p>Kuadran I S-O 1.45</p>
<p>Kuadran III W-T 0.80</p>	<p>Kuadran IV S-T 0.85</p>

Gambar 4. 35 Diagram Kuadran SWOT Berdasarkan Skor Total

2. Interpretasi Kuadran

a. Kuadran II – Strategi W-O (Skor: 1.75)

Strategi terbaik dan paling adaptif karena memanfaatkan peluang eksternal untuk mengatasi kelemahan internal. Contoh: perbaikan fasilitas pelabuhan, aplikasi informasi arus, rekrutmen musiman, bantuan *bufferzone*.

b. Kuadran I – Strategi S-O (Skor: 1.45)

Strategi ofensif yang memanfaatkan kekuatan internal untuk mengambil peluang. Contoh: integrasi tiket online, pelatihan SDM, optimalisasi armada.

c. Kuadran IV – Strategi S-T (Skor: 0.85)

Strategi bertahan untuk menghadapi ancaman dengan kekuatan yang ada. Contoh: SOP darurat, layanan digital informasi.

d. Kuadran III – Strategi W-T (Skor: 0.80)

Strategi defensif yang bertujuan menghindari risiko dengan mengurangi kelemahan. Contoh: penguatan antrean digital, audit infrastruktur.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari hasil analisa yang dilakukan oleh penulis, dapat disimpulkan bahwa Berdasarkan hasil analisis SWOT kuantitatif yang telah dilakukan , dapat ditarik beberapa kesimpulan strategis mengenai pengelolaan pelabuhan selama periode arus mudik dan balik sebagai berikut:

1. Strategi yang di terapkan oleh pelabuhan tanjung kalian dalam menghadapi lonjakan penumpang dan kendaraan selama masa arus mudik dan balik tergolong cukup efektif, namun masih perlu di tingkatkan. strategi yang telah di jalan kan seperti penambahan jadwal kapal, perbaikan fasilitas, perekrutan tenaga kerja musiman, dan pengajuan perbantuan *bufferzone*.
2. Dalam Pelaksanaan di lapangan, terdapat beberapa kendala utama yang signifikan yaitu Fasilitas pendukung yang belum optimal, keterbatasan SDM saat puncak arus, sistem antrian yang masih manual , edukasi tentang keberangkatan kapal, ketidakdisiplinan pengguna jasa, keterbatasan jumlah dermaga, kondisi pasang surut air laut yang tidak menentu sehingga mengganggu jadwal yang sudah tersusun .
3. Untuk Meningkatkan efektivitas manajemen arus mudik dan balik di masa mendatang, di perlukan strategi baru yang terintegrasi, seperti pengembangan infrastruktur pendukung (Penambahan lahan parkir dan jalur keluar-masuk kendaraan), Pengaktif-an dermaga Alternatif yang ada

di Pelabuhan Tanjung Ular yang terkendala RTRW, dan penggunaan teknologi informasi dalam monitoring pelaporan arus secara *real time*.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, berikut beberapa saran strategis untuk pengelolaan pelabuhan yang lebih efektif dan efisien selama masa arus mudik dan balik:

1. Peningkatan Strategi yang Telah Diterapkan

Pelabuhan Tanjung Kalian perlu mengoptimalkan strategi yang telah berjalan, seperti penambahan jadwal kapal dan perekrutan tenaga musiman, dengan memastikan koordinasi yang lebih baik antar instansi. Evaluasi berkala terhadap pelaksanaan strategi ini penting agar perbaikan dapat dilakukan secara berkelanjutan, terutama dalam menyesuaikan kebutuhan lapangan yang dinamis selama masa puncak mudik dan balik.

2. Pembenahan Infrastruktur dan Prosedur Operasional

Perlu dilakukan peningkatan kualitas dan kapasitas infrastruktur, seperti penambahan ruang tunggu, area parkir, dan jalur kendaraan yang memadai. Selain itu, sistem antrian dan informasi keberangkatan kapal harus ditransformasikan dari manual menjadi digital agar lebih efisien dan akurat. Pelatihan bagi SDM juga penting agar pelayanan kepada pengguna jasa tetap prima di tengah lonjakan aktivitas.

3. Pemanfaatan Teknologi dan Alternatif Pendukung

Disarankan untuk mulai mengimplementasikan teknologi informasi dalam sistem pemantauan dan pelaporan arus penumpang dan kendaraan secara real-time. Selain itu, perlu dilakukan percepatan dalam pengaktifan dermaga alternatif seperti di Pelabuhan Tanjung Ular dengan berkoordinasi bersama pihak terkait mengenai penyesuaian RTRW. Hal







ini akan menjadi solusi jangka panjang untuk mengurangi beban Pelabuhan Tanjung Kalian saat lonjakan arus terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Charismana, D. S., Retnawati, H., & Dhewantoro, H. N. S. (2022). *Motivasi Belajar dan Prestasi Belajar Pada Mata Pelajaran Ppkn di Indonesia: Kajian Analisis Meta*. Bhineka Tunggal Ika: Kajian Teori dan Praktik Pendidikan PKn, 9(2), 99–113. <https://doi.org/10.36706/jbti.v9i2.18333>
- Fajar, M. (2020). Pelaksanaan Reforma Agraria di Desa Sumberdanti Kecamatan Sukowono Kabupaten Jember (Berdasarkan Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 Tentang Pokok-Pokok Agraria Dan Perpres No. 86 Tahun 2018 Tentang Reforma Agraria). Jember :Institut Agama Islam Negeri Jember, Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah
- Hasibuan, M. P., Azmi, R., Arjuna, D. B., Rahayu, S. U., Islam, U., & Sumatera, N. (2023). *Analisis Pengukuran Temperatur Udara Dengan Metode Observasi*. 1.
- Kadarisman Dian Artanti Arubusman Dinar Dewi Kania. (2014). Manajemen Angkutan Lebaran Terpadu Integrated Lebaran Holiday Transportation Management. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, 01(02).
- Mardiana, S., Dwi, R., Kartika, A., Fortuna, D. C., Pelayaran, A., & Surakarta, N. (2024). *STRATEGI OPTIMALISASI PELAYANAN ANGKUTAN LEBARAN 2024 OLEH PT ASDP INDONESIA FERRY CABANG BAKAUHENI : PENDEKATAN MANAJEMEN PELAYANAN PUBLIK, OPERASIONAL DAN RISIKO*. 7(2), 6–23.
- Peserta, T., Kelas, D., Mi, V. D. I., & Ur, I. A. (2017). *PENERAPAN METODE PQRS (PREVIEW, QUESTION, READ, SUMMARIZE, ISLAMIAH RAJA BASA BANDAR LAMPUNG TAHUN PELAJARAN*. 8(1), 1–14.
- Sari, M. (2020). *NATURAL SCIENCE : Jurnal Penelitian Bidang IPA dan Pendidikan IPA*, ISSN : 2715-470X (Online), 2477 – 6181 (Cetak) Penelitian Kepustakaan (Library Research) dalam Penelitian Pendidikan IPA. 6(1), 41–53.
- Sitorus, B., Sitorus, T. I. H., & Ricardianto, P. (2016). *Evaluasi Manajemen Sistem Informasi Dan Teknologi Informasi Pelabuhan*. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG), 3(3), 367. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v3i3.82>
- Wiguna, I. M., Wisnu, I. K., & Wijaya, B. (2020). *Kompetensi Guru Agama Hindu Yang Belum Bersertifikat Pendidik*. 4(2), 181–186.

LAMPIRAN

A. Dokumentasi Kegiatan

	
<p>Kegiatan Wawancara Kepada Pengguna Jasa</p>	<p>Kegiatan Wawancara Kepada Pengguna Jasa</p>
	
<p>Kegiatan Wawancara Kepada Pengguna Jasa</p>	<p>Pemantauan Arus Balik dan Mudik Bersama Manager Usaha</p>
	
<p>Pemantauan Arus Balik dan Mudik Bersama Manager Usaha</p>	<p>Pemantauan Arus Balik dan Mudik Bersama Manager Usaha</p>



Pemantauan Arus Balik dan Mudik Bersama
Manager Usaha



Kegiatan Rapat Koordinasi Terkait
Penentuan Alur Masuk Pelabuhan



Kegiatan Rapat Koordinasi Terkait Penentuan Alur Masuk Pelabuhan